15e Année ☙ N° 702

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

2 Mars 1912

VIE AU GRAND AIR

LÊON DIDIER

Vainqueur du Championnat d'Hiver (les 100 kilomètres en 1 h. 24 m. 15 s. 3/5)

Détail technique : Pneu Russian-American

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET ULTRA PERSISTANT **BRISE DE MAI** ED. PINAUD

Officiers Ministériels

ATEAU ET TERRE DE CHEMILLY
Langeais (I.-et-L.) ligne Paris-Nantes, compr d château av. chauffage cent., chapelle, gr. et es communs, très joli parc, terres, bois, vignes, ries. Cce: 112 hect. env. M. à p.: 150.000 francs. Ch. not. Tours, le 30 mars 1912 à 1 heure. r. Mes ERLEVINT, GUERTIN. BAUCHARD, avoués, non; RAMNOUX, notaire; LANGEAIS, BENOITON, ; BOURGUEIL, LESGUILLIER, not. Paris, 9, rue ersexel; PONVERT, notaire à Tours, dép. ench.

son **R. ST-MAUR** 21 et 23. Cce: 1.482 m. env aris R v. br: 20 250 fr. M à p. 000 fr. Adj s. 1 ench. ch not. Paris, 26 mars. Me A. MOREL D'ARLEUX, not. 5, r. du Renard.

ULOGNE-S.-SEINE Maison de rapport, 3, rue Théodore. R. b.: 12.040 fr. p.: 140.000 fr. A adj s 1 ench. le 18 mars 1912 à 1 h. l'étude de Me LOYSEAU, not. à Boulogne-s.-Seine.

de de Me Thoreau, avoué à Tours, 73, rue Marceau, vendre, après saisie immobilière, le 16 mars, idi, à la barre du Tribunal civil de Tours.
LE CLOS DU VIGNEAU, premier des grands crus de Touraine, é co- **VOUVRAY.** 6 hectares de vigne, clos ux de de murs et treillages, splendide sur la Loire. Mise à prix: 5.000 fr. *Le Domaine des Herbes Blanches. La Ferme du soir* et diverses parcelles de vignes, terres et bois, à Vouvray et Rochecorbon.
tresser à Me THOREAU, rédacteur du cahier charges et à tous les avoués de Tours, qui ont seuls le droit de porter des enchères.

illy-s.-S. Propr. b. de la Seine, 21. C.: 5.500 m. env à p.: 200.000 fr. Ad. s 1 ench. Ch. not. Paris, 12 s. S'ad. Me CHARPENTIER, not,. Paris, 16 av. Opéra.

PARIS GRANDS MAGASINS DU PARIS

LOUVRE

LUNDI 4 MARS et jours suivants

EXPOSITION GÉNÉRALE

DES

NOUVEAUTÉS D'ÉTÉ

Occasions exceptionnelles à tous les Comptoirs

FAUTEUILS mûs par la personne assise

DUPONT

10, rue Hautefeuille

PARIS (VIe)

Téléphone 818-67

Envoi Fco du Catalogue

Aucune Succursale

Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — *Services directs entre Paris et le Maroc, viâ Marseille.*

Billets simples de Paris à Tanger, valables 15 jours, de Paris à Tanger, par les paquebots: de la Cie de Navigation mixte (Touache) viâ Oran, 1re classe: 196 fr.; 2e classe: 135 fr.; 3e classe: 92 fr.; de la Cie Paquet, 1re classe, 196 fr.; 2e classe: 135 fr.

Ces prix comprennent la nourriture à bords des paquebots.

EXPORT-AERO

202, Rue St-Denis, PARIS

JOUETS

GROS Tél. 209-69 DÉTAIL

Tous les Modèles

Spécialité d'Aéroplanes

Jeux de Salon

Jouets Scientifiques

Les Boxeurs

(Dernier Succès)

Catalogue franco

Officiers Ministériels

Vente au Palais à Paris, le 9 mars 1912, 2 heure 1er lot: Propriété à usage d'hôtel particulier

PARIS rue de L'ASSOMPTION, N° 69

Mise à prix: 60.000 francs. 2e lot: Maison

PARIS, AVENUE TRUDAINE, 10

Mise à prix: 230.000 francs S'adresser à Me BOUDIN, HAQUIN, MARAIS, PLOCQUE, FERT avoués, et FLEURY, IEROY, LEGAY et DESPLANQUES notaires à Paris.

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — *Voyages, à itinéraires facultatifs, de France en Algérie, en Tunisie, en Corse et aux Echelles du Levant ou vice-versa.*

Carnets individuels ou collectifs, 1re, 2e et 3e classes, délivrés pour voyages pouvant comporter des parcours sur les réseaux métropolitains, départementaux (réseau de la Corse), algériens et tunisiens, ainsi que sur les lignes maritimes desservies par la Compagnie Générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation mixte (Compagnie Touache), par la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur, par la Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur (Fraissinet et Compagnie) ou par la Compagnie des Messageries Maritimes. Ces voyages doivent comporter, en même temps que des parcours français, soit des parcours maritimes, soit des parcours maritimes et algériens, tunisiens ou corses.

Minimum de parcours sur les réseaux métropolitains: 300 kilomètres.

Lire JE SAIS TOUT

La Montre-Bracelet "Femina"

LE PORTE-BONHEUR IDEAL

Description du Bijou

La Montre-Bracelet "Femina", le porte-bonheur idéal, est le plus beau

CADEAU DE PAQUES

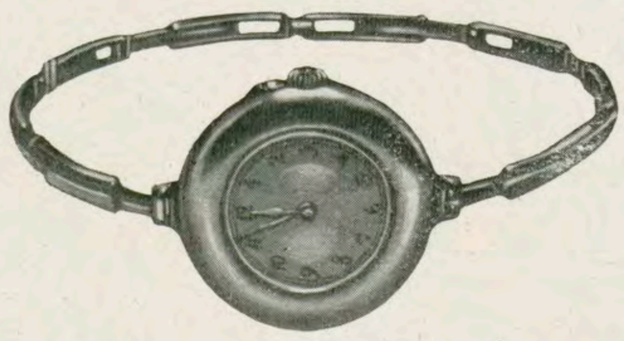
que l'on puisse offrir à une femme, à une jeune fille. Ce bijou, créé spécialement pour nos lectrices par J. Auricoste, le grand horloger de la Marine de l'État et de l'Observatoire, est

ENTIÈREMENT EN OR

La MONTRE, du format 10 lignes, porte la célèbre marque "JUST". Le mouvement, avec son cadran or, à échappement à cylindre d'une admirable précision est garanti 5 ans.

Le BRACELET extensible, en or, est composé de 8 maillons rigides articulés. Les Montres-Bracelets sont livrées dans de luxueux écrins chiffrés aux initiales de nos lectrices.

Nous croyons être agréables à nos lectrices en créant spécialement pour elles la "Montre-Bracelet Femina", porte-bonheur idéal, qui leur permettra d'acquérir facilement le bijou à la mode auquel s'attachera, en outre, le charme d'un porte-bonheur personnel auquel chacune pourra donner la forme préférée.



Reproduction grandeur naturelle de la Montre-Bracelet "Femina", porte-bonheur idéal. Le Bracelet étant extensible peut s'adapter à tous les bras, quelle que soit leur grosseur.

PRIX:

N° 1. Modèle tout or, montre 10 lignes, cadran or, bracelet or extensible, 8 maillons. **195** francs.

N° 2. Modèle grand luxe, montre or, 10 lignes, cadran or, lunette émail, couleur à choisir, bracelet or et platine. **295** francs.

N° 3. Modèle de Sport ou de Voyage, montre argent, lunette or, cadran émail, bracelet cuir ou peau . . . . **95** francs

Description du Bijou

A la Montre-Bracelet "Femina" il sera loisible à nos lectrices d'adjoindre le

PORTE-BONHEUR IDÉAL

Pour cela, il leur suffira de choisir parmi les signes que nous avons réunis (voir le numéro de *Femina* du 1er mars), ou bien de nous communiquer celui qui leur paraît le plus favorable à leur destinée. Grâce à un procédé absolument nouveau il sera fidèlement reproduit en émail imitant le

FILET ANCIEN

sur le dos du boîtier de la montre. Chacune d'elles pourra donc ainsi réaliser et porter constamment au bras son

FÉTICHE FAVORI

Le décor sera exécuté en une couleur à choisir: rouge, bleu, rose, blanc, gris, vert ou jaune.

LE PLUS BEAU CADEAU DE PAQUES QU'ON PUISSE RÊVER

CONDITIONS DE PAIEMENT

Modèle n° 1 (195), **45** fr. en souscrivant et 11 paiements mensuels de 15 fr.

Modèle n° 2 (295), **45** fr. en souscrivant, et 10 paiements mensuels de 25 fr.

Modèle n° 3 (95), **25** fr. en souscrivant, et 7 paiements mensuels de 10 fr.

Franco de port et d'emballage.
Au comptant 10 0/0 d'escompte.

Un An de Crédit

BULLETIN DE SOUSCRIPTION à adresser à "Femina", 90, Champs-Élysées (PARIS).

Je souscris au modèle N°.....(1) de la "Montre-Bracelet Femina" pour laquelle j'adresse fr. .....(3) comptant ci-joint et je m'engage à payer le surplus à raison de fr. .....(3) par mois jusqu'à complète libération.
Je désire en outre faire graver sur le boîtier le Porte-Bonheur Idéal (2) .....
que je paierai à la suite du prix de la montre et à raison de 15 francs par mois (2).

Fait à..... le..... 1912

SIGNATURE:

Nom et Prénoms.....
Profession du père ou du mari.....
Adresse .....
.....

Indiquer le Porte-Bonheur choisi ou joindre les indications nécessaires pour reproduire celui qui sera envoyé.

(1) Indiquer le numéro.
(2) Effacer ce qui ne sera pas choisi ou indiquer si l'on ne veut pas le Porte-Bonheur.
(3) Indiquer les sommes.

Les encaissements sont faits par la poste le 5 de chaque mois et sans frais pour le souscripteur.

SUPPLÉMENT pour GRAVURE

du PORTE-BONHEUR IDÉAL, en émail, sur le boîtier de la montre: **30** francs

payables 15 fr. par mois à la suite des versements indiqués aux conditions de paiement.

La Montre-Bracelet "Femina", spécialement réservée à nos abonnées et lectrices, ne sera pas mise dans le commerce.

La Vie au Grand Air

N° 702 — 2 Mars 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger. . . . . 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

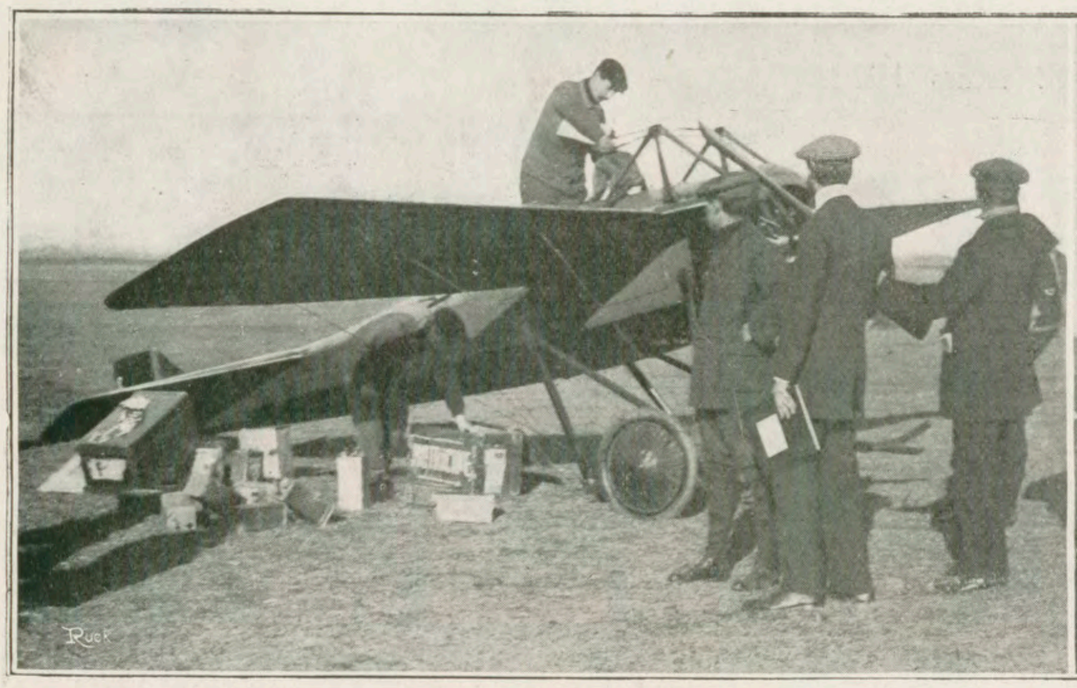
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre-Lafitte et Cie March 2 d 1912

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes

LE MATCH CARDIFF-STADE — UN COUP FRANC AU STADE

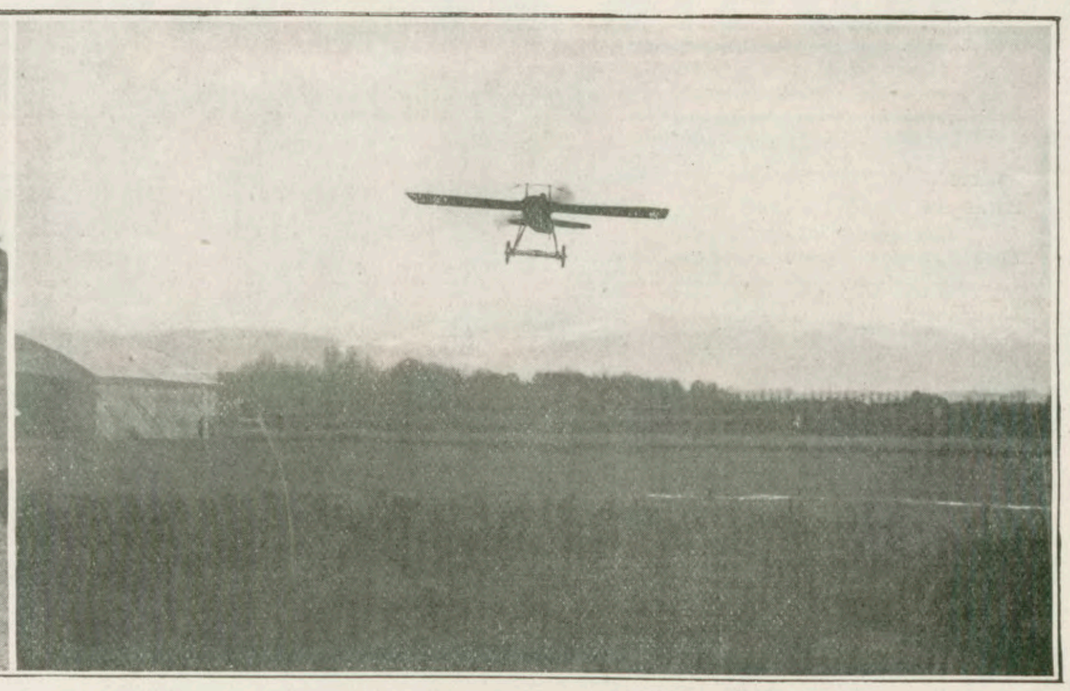
Le match qui mettait en présence, au Parc des Princes, le Stade Français et le Cardiff Football Club se termina par la victoire de Cardiff, qui triompha par 19 points à 3. Sur notre cliché, Beaurin à la suite d'un coup franc, donne un coup de pied tombé, tandis qu'un Anglais exécute un saut remarquable pour arrêter le ballon.

L'AVIATION A PAU



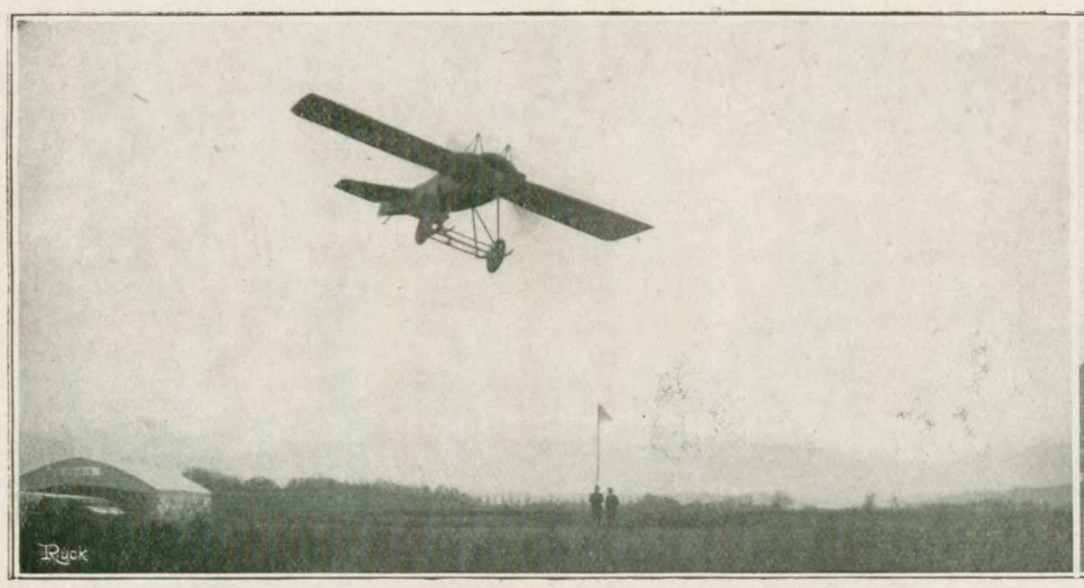
VEDRINES FAIT FAIRE LE PLEIN

Le 22 février, Védrines s'est attaqué avec un 140 chevaux aux records des 100 kil. de Bathiat (41 m. 29 s. 3/5) et à ses propres records des 150 kil., (1 h. 2 m. 43 s. 4/5). Il a réussi, atteignant une vitesse de 169 kil. à l'heure.



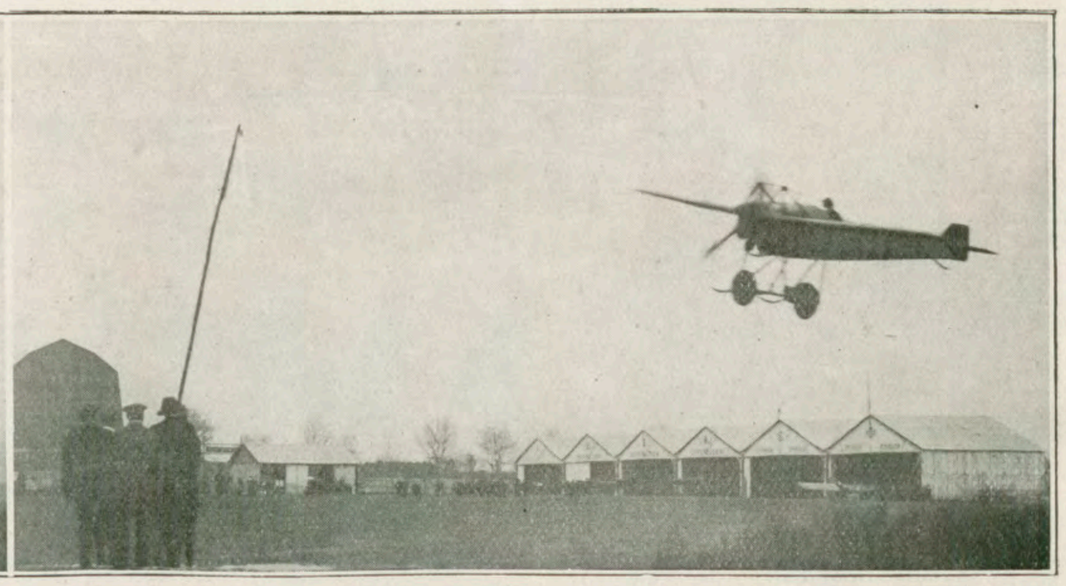
VEDRINES EN PLEIN VOL.

A 4 h. 6 m. de l'après-midi, Védrines se mettait en piste à Pau. En un quart d'heure, il couvrait 39 kil. 303, dans la demi-heure 79 kil. 303, dans l'heure 159 kil. 303 m., les 200 kil. en 1 h. 15 m. 20 s. 4/5. *(Détail technique : Monoplan Deperdussin).*



UN VIRAGE AU PYLONE

Le 13 janvier, Védrines avait obtenu une moyenne de 145 kil. 177, le 27 janvier Bathiat avait atteint 147, et dans son record du 27 janvier Védrines est arrivé à réaliser à un moment du 169 à l'heure. Il veut faire mieux encore.



UN VIRAGE DEVANT LES HANGARS

Védrines dans son record du 22 février est parvenu à couvrir la distance fantastique de 2 kil. 655 à la minute et de 44 m. 26 à la seconde. *(Détails techniques : Monoplan Deperdussin, moteur Gnôme, magnéto Bosch.)*

MAURICE TABUTEAU

Le 23 février, Maurice Tabuteau a battu le record du monde des 2 heures dont il était déjà détenteur. Il a parcouru 227 kil. 454. (ancien record : 205 kil. 287). Son appareil était muni d'un 50 chevaux.

JULES VÉDRINES

Le vainqueur de Paris-Madrid, l'infatigable pilote Védrines, continue à glaner les lauriers les plus brillants. Il vient une fois de plus de s'attribuer les records de vitesse qu'il possède depuis 1 jusqu'à 200 kil.

LE LIEUTENANT DUCOURNEAU

Le lieutenant Ducourneau, l'un des meilleurs pilotes militaires, vient de se tuer à Pau. Il évoluait à grande hauteur, lorsqu'une pale de son hélice se brisa et vint couper une aile. Il tomba dans un marais où il se tua.

SOMMAIRE

Léon Didier ..... Couverture
Le match Cardiff-Stade. 141
L'aviation à Pau. 142
Le peuple Français aviateur, par ALFRED LEBLANC 143
Ma tournée en Amérique du Sud, par ROLAND GARROS 143
Ce que sera le Grand Prix Automobile, par GEORGES PRADE 143
A propos du jeu Gallois, par GÉO LEFÈVRE. 144
La France bat la Catalogne 145
Le Carnet du Sportsman 146
Bernard est-il un nouveau Carpentier ? 147
Les matches de rugby de dimanche. 148-149
Le Circuit d'Anjou 150
La course de côte de Montanglaust. 150
Nos voitures modernes sont-elles simples ? par HENRI PETIT. 151
La culture physique est-elle utile ? par le Dr HECKEL 151
Le Petit Dictionnaire Sportif. 152
Bloc-Notes 153
Les familles de pur sang, par RENÉ RIONDET 154
Les courses d'Auteuil, par STUART 154
Les courses d'Auteuil 155
Le Mardi-Gras Hippique. 156
La vie d'un Champion du Ring par JIM JEFFRIES 157
Notre concours de Jeffries. 158

AVIATION

Le peuple français aviateur

C'est grâce à la foule que l'aviation a connu si rapidement le succès.

SANS aucun doute, le peuple français est celui qui a su s'intéresser le premier à l'aviation et qui a compris tous les avantages qu'on pouvait en tirer. Il faut, d'ailleurs, avouer que nous sommes ainsi faits. Dès que nous avons saisi l'attrait d'une invention nous nous y consacrons complètement, la perfectionnons sans cesse, la modifions par de successives améliorations, jusqu'au jour où nous l'avons amenée au degré suprême de la perfection relative. C'est un sentiment inhérent à notre race.

Alors seulement, l'étranger qui nous a bien laissé dépenser notre génie, notre argent, qui a tressailli une seconde en songeant à nos morts, l'étranger, dis-je, intervient! Il se saisit de l'œuvre accomplie par nous, l'emporte chez lui et en fait un bien national. C'est ce qui s'est passé pour l'automobile. C'est ce qui se passera pour l'aviation si nous n'y prenons pas garde. Tous les pays voisins regardent avec convoitise nos évolutions, observent avec une attention soutenue le fruit de notre travail, s'imprègnent le plus possible de nos efforts et de nos résultats, pour fabriquer à leur tour des appareils dont la seule originalité consiste dans le nom qu'ils leur donnent. Voilà une manière facile et simple de créer une industrie bien personnelle. A l'heure actuelle, c'est ce qui arrive dans des états peu lointains ; c'est ce que rêvent de faire des nations peu éloignées.

Nous sommes des rêveurs, des inventeurs, des fignoleurs, si je puis dire, mais nous n'avons pas le moindre sens du pratique. Tant que le Français conservera ses qualités qui en font le peuple le plus fin et le plus spirituel du monde, il ne perdra pas ses défauts qui lui permettent de travailler toujours pour le roi de Prusse et de sortir les marrons du feu pour les faire croquer par autrui. Ce penchant nuisible est le revers de la médaille. Il est inutile de se lamenter plus longtemps, rien ne serait changé.

Tout au moins, nous pouvons conserver l'orgueil d'être à la tête du mouvement, de toutes les inventions intéressantes et avoir la conviction que, sans nous, elles resteraient de longues années à l'état embryonnaire et stagneraient dans les méandres de l'impuissance, au lieu de prouver soudain leur grandeur à la foule stupéfaite.

L'histoire de l'aviation est la meilleure preuve que je pourrais invoquer à l'appui de cette thèse. Jamais on n'a assisté à une évolution plus rapide et plus extraordinaire. En l'espace de trois ans, les progrès enregistrés sont tellement prompts, que, lorsqu'on se rappelle les coups d'ailes du début, il semble qu'il s'est passé des siècles depuis cette époque. Or, c'est en 1906 que, pour la première fois en Europe, un plus lourd que l'air s'élevait de terre de façon officielle : Santos-Dumont faisait un bond de 10 mètres. Je sais bien qu'Ader avait franchi 300 mètres en 1897, mais cette prouesse très discutée avait été sans lendemain. C'est seulement à partir du vol de Santos-Dumont que les recherches commencèrent à s'orienter vers le nouveau sport de façon opiniâtre. On savait maintenant que l'homme pouvait avoir des ailes.

Je ne rappellerai pas les pas de géants accomplis depuis ce moment. Je ne parlerai pas des découvertes incessantes, des trouvailles toujours hardies, parfois géniales et ce n'est pas à moi à dire ce que je pense des pilotes qui, au commencement, n'hésitaient pas, nouveaux Icares, à confier leur existence à des engins d'une sécurité souvent relative. C'était un concert d'enthousiasme général. Tous voulaient avoir leur part du succès définitif. Et le plus prodigieux était l'élan de la foule qui, dès l'aurore de ce sport, avait saisi, avec une intuition extraordinaire souvent mise en défaut, jamais découragée, tout ce qu'elle était en droit d'attendre de ces oiseaux artificiels. Elle comprenait que c'était l'avenir qui s'élevait peu à peu vers le ciel. Elle savait que bientôt, viendrait le jour où les nues seraient sillonnées de ces beaux engins qui assuraient chaque jour davantage leurs organes. Elle n'a pas été déçue, cette foule grâce à laquelle les efforts de chacun reçurent de si précieux encouragements.

L'engouement du public fit plus pour l'aviation que les allocations des Mécènes. Lorsque, à chaque expérience, une nuée de spectateurs venait nous gêner, je dois l'avouer, notre désir de bien faire et de ne pas paraître ridicules ou peureux nous donnait positivement des ailes. Ces ailes, peut-on dire, précédaient presque celles que les constructeurs nous préparaient. Nous avions la foi ! La confiance nous était insufflée par les acclamations et l'intérêt de chacun.

Tous voulurent devenir ou inventeurs ou pilotes et certes, ce fut là le mauvais côté de l'aviation. De toutes parts, surgissaient de pauvres garçons, souvent même des vieillards, qui s'imaginaient avoir découvert l'appareil idéal. Ils dépensaient tout ce qu'ils avaient mis de côté après un pénible labeur et voyaient échouer leur idée, en même temps que s'envoler leurs économies. C'était, hélas ! le seul vol auxquels ils pouvaient être mêlés. Certains même devinrent fous à la suite de ces pénibles revers. Fous, ils l'étaient souvent déjà avant, mais ils recevaient là le coup définitif.

Puis, les constructeurs ayant doté les pilotes d'appareils, nombreux étaient ceux qui voulaient goûter les joies du succès, le triomphe à l'arrivée d'une course et empocher le prix élevé attribué aux vainqueurs. Que de braves gens se sont vus ainsi tourner la tête, de façon déplorable, qui aujourd'hui mèneraient une existence paisible et heureuse au fond de leur province !

L'aviation est une science merveilleuse, mais que de larmes n'a-t-elle pas fait couler ! Il en est malheureusement ainsi chaque fois qu'une découverte nouvelle vient révolutionner le monde. Mais cela prouve l'engouement du public à la naissance du sport nouveau. Tous les Français ont l'aviation dans le sang, tous se passionnent à cette conquête de l'élément fuyant et la meilleure preuve n'est-elle pas fournie chaque fois qu'une grande épreuve a été organisée. Jamais aucun sport n'a réussi à remuer autant de monde. Dans tous les villages, même les plus sauvages, tous s'enthousiasment aux progrès de l'aviation et connaissent les rois de l'air, aussi bien les constructeurs que les pilotes, les prouesses accomplies, les records etc... Cette assertion semblera peut être exagérée à quelques-uns, elle est au-dessous de la vérité. Et c'est grâce à cette admiration, grâce à ces encouragements qui nous sont venus de multiples façons et de toutes parts, que nous nous sommes attribués la première place dans l'aviation, loin devant tous nos rivaux. A nous de la conserver...

ALFRED LEBLANC.

Ma tournée en Amérique du Sud

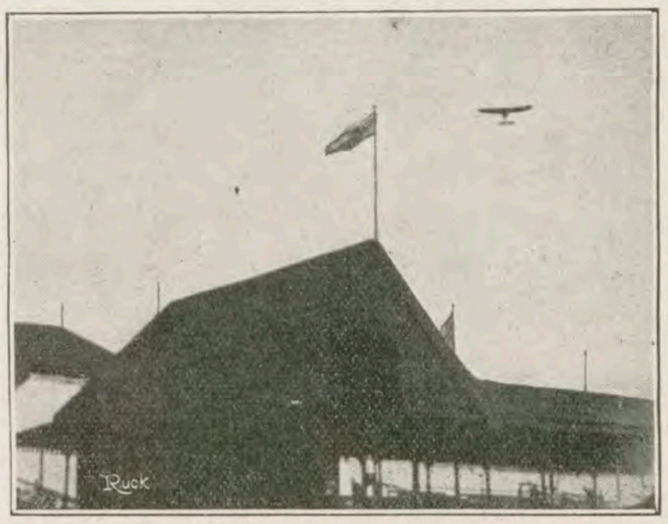
Garros raconte les premières péripéties de sa tournée.

Rio-de-Janeiro, 29 janvier.

LES débuts de notre tournée ont été laborieux par suite de l'organisation sommaire et du mauvais état du terrain. A vrai dire, nous commençons à être habitués à semblables inconvénients. Après mille difficultés matérielles, avant de commencer, nous avons fait trois jours d'exhibitions et une longue série de vols sur la ville, dans les montagnes. A son second vol, Audemars à endommagé son appareil et Barrier n'a pas été plus heureux à son troisième, après avoir accompli une belle envolée au-dessus de la ville. Les deux accidents ont consisté en un match au finish contre les barrières délimitant la trop étroite piste hippique d'où nous devons partir. J'ai eu la chance d'être plus heureux avec un Blériot, ce qui m'a permis de sauver l'honneur. J'ai fait une trentaine de vols, dont 15 avec passagers, et une dizaine au-dessus de la ville, deux au-dessus des montagnes,

Le dernier fut le plus intéressant : parti du champ hier, dimanche à 10 h. 10, j'ai viré au-dessus de la ville. traversé la baie de Rio à 25 kilomètres, tourné au-dessus de Pétropolis, merveilleuse station d'été située à 30 kilomètres à l'intérieur des montagnes. J'ai atteint 2.800 mètres et volé 20 minutes au retour, au-dessus de Rio. J'atterrissais à midi un quart après 2 h. 5 de volt En route, j'avais pris une douzaine de clichés de la baie, de la montagne et de la ville. Je vous les enverrai.

J'ai emmené dix officiers de l'armée Brésilienne dans les airs et le gouvernement fut tellement favorable à l'aviation, qu'il a décidé la création d'une section d'a-



GARROS ÉVOLUANT A RIO-DE-JANEIRO.

viateurs, Une mission de huit élèves partira dans un mois pour la France. Pour nous récompenser de nos vols, le gouvernement nous a accordé une subvention de 80.000 francs, c'est vous dire que nous avons réussi à plaire dans ce pays peu accoutumé encore aux exploits des aviateurs.

D'ici, je pars sur Saint-Paul et ensuite pour Buenos-Ayres, où nous trouverons des appareil neufs.

Le pays est une pure merveille, mais il fait très chaud et nous avons tant de travail que nous ne pouvons guère apprécier les joies du Brésil. Nous avons rencontré ici Darioli, qui se débat très courageusement contre un appareil légèrement usé.

Nous avons tous poussé un gros hourrah pour Carpentier, en l'honneur de sa victoire sur Harry Lewis. Avec nos amitiés, nous lui adressons nos vœux les plus sincères pour son match avec Jim Sullivan.

ROLAND GARROS.

AUTOMOBILE

Ce que sera le Grand Prix automobile

Quantité et qualité des concurrents, telles en sont les caractéristiques.

DEPUIS quelques jours, le Grand Prix de l'Automobile Club de France est entré dans sa période active de préparation. L'épreuve ne se disputera que dans la dernière semaine de juin ; les engagements ne sont clos que le 1er mars, mais, comme pour toutes les courses de longue haleine, il importe de s'y prendre assez longtemps à l'avance. Lorsque les Brasier gagnèrent la Coupe Gordon-Bennett au Taunus, la première voiture roulait sur la route en février, et Brasier, Caillois et Théry s'en allèrent par des mauvais chemins à Monaco, en fin mars. Bien mieux encore, lors du dernier Grand Prix disputé en 1908 à Dieppe, les trois Mercédès, dont l'une devait gagner la course et l'autre se classer cinquième étaient sur le Circuit de la course dès le mois de janvier.

On ne sera donc pas prêt trop tôt, on peut l'affirmer sans crainte.

Que sera le Grand Prix ? Une belle course, c'est à peu près certain. Le lot des engagés qui a dépassé la cinquantaine est tel que l'on peut être certain d'une compétition très serrée, et, à moins d'un effondrement général peu probable, d'une compétition qui laissera subsister l'intérêt jusqu'à la fin de la course. Car, ne l'oublions pas, il y a deux journées de course de 800 kilomètres chacune au minimum, et de 1.000 kilomètres au maximum, ce qui représente 1.600 kilomètres au moins, 2.000 kilomètres au plus.

La seule épreuve de ce genre fut le premier Grand Prix de l'A. C. F., couru en 1906 sur le Circuit de la Sarthe, en deux journées de 600 kilomètres chacune, et nul n'a oublié les heures terribles du second jour, les voitures dispersées, décimées, passant d'heure en heure, le vainqueur ayant plus d'un tour d'avance. Cette fois, la distance sera plus longue encore, la route plus dure ; sans doute, nous aurons des voitures autrement perfectionnées, mals on

essaiera d'en tirer davantage, et somme toute il n'est pas prouvé qu'elles soient beaucoup plus régulières.

En 1906, les moteurs tournaient au maximum à 1.300 tours par minute. Aujourd'hui, ils tournent à 2.000 tours. On parle même de 3.000 tours, et l'on va se chuchotant à l'oreille que certain moteur aurait dépassé 3.500 tours. Cela présuppose une vitesse de 50 à 55 tours par seconde, et si la course était de 2.000 kilomètres, et la vitesse moyenne de 120 à l'heure, nous aurions plus de 16 heures de course. Or, un moteur qui tourne pendant 16 heures à des allures follement diverses qui peuvent aller jusqu'à 50 tours par seconde, avec des à-coups, des démarrages, et changements brusques d'allure, il faut avouer que cela existe peut-être, mais que cela ne s'est pas vu encore.

A ce second point de vue, un peu technique peut-être — mais qui ne se pique un peu de technique et de science à l'heure actuelle ? — le Grand Prix de l'A. C. F. offrira un intérêt plus grand peut-être qu'aucune des épreuves qui l'ont précédé. C'est bien cette fois, sinon l'épreuve-limite, tout au moins l'épreuve-monstre, et, au cours de laquelle on va s'efforcer de demander au métal, transfiguré et magnifié par le génie humain, le plus beau testimonial de puissance et de résistance qu'on lui ait demandé encore.

LAUTENSCHLAGER, VAINQUEUR DU DERNIER GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Cela suffira-t-il à donner le succès ? Hélas ! il faut l'avouer, le succès est à la fois bien plus facile et bien plus difficile à obtenir.

Quand on mit en ligne jadis, en 1895, de Paris à Bordeaux et retour, des voitures automobiles, on ne se préoccupa pas, et pour cause, d'un tel programme. On fit partir des concurrents, on classa premier celui qui revint. Il fut immortel du coup. C'était Levassor. Depuis, sa maison a gagné des millions, et l'on a dressé à l'entrée du Bois de Boulogne un monument qui, pour être l'un des plus parfaits symboles du mauvais goût actuel des sculpteurs, n'en symbolise pas moins un geste et une volonté qui furent grandes, et restèrent historiques. Il est à craindre que le gagnant du Grand Prix de Dieppe, et la maison dont il pilote les voitures, ne soient pas à pareille fête.

Et cela serait, au fond, indifférent, car il ne s'agit pas de recréer l'histoire chaque année, et de faire de chaque date une date définitive, si ces réflexions ne pouvaient donner lieu de craindre que la course d'automobiles n'ait suivi dans l'esprit des hommes la courbe qui entraîne le fait de l'événement historique, au fait divers en passant par ce que les Anglais appellent le *great event*.

Que sera le Grand Prix de 1912 ? On ne lui demande plus d'être l'événement historique. Sera-t-il encore le *great event*, comme est resté le Grand Prix hippique, ou le banal fait divers comme le Grand Prix Cycliste l'est devenu ?

Il est difficile de répondre. La tradition a été rompue pendant trois années, en 1909, 1910, 1911. Il y aura donc eu quatre ans entre les deux derniers Grands Prix. Est-ce un ami qui revient, dont l'absence a embelli et poétisé le souvenir, est-ce déjà un indifférent que l'on a oublié ?

La concurrence a été rude en son absence. L'aviation est née, tout simplement. Quant le dernier Grand Prix se courut à Dieppe, Wright n'avait pas encore volé en France. Depuis, nous avons eu la traversée de la Manche, le premier meeting de Reims, Londres-Manchester, le Circuit de l'Est, Paris-Madrid, Paris-Rome, le Circuit Européen, qui ont galvanisé des foules. Le Circuit Européen, pour prendre le dernier exemple et le plus colossal avait, rien qu'à son départ, amené un million d'hommes, ce qu'aucune course d'automobiles fut-ce même Paris-Madrid n'avait pu faire. Dans l'esprit de la foule, les héros du jour sont les aviateurs. Charron, Fournier, Théry, ont été remplacés par Farman, Latham, Paulhan, Beaumont, Védrines, Vidart. Pour prendre un exemple plus typique encore, Rougier est beaucoup plus connu aujourd'hui par le grand public comme aviateur que comme coureur en automobile. Et pourtant, il ne vola qu'un an à peine, pas même, et il courut pendant des années avec succès.

Au fur et à mesure, d'ailleurs que le sport automobile se rapproche de nous, ses héros nous sont moins connus. Charron et Fournier n'ont gagné que deux grandes courses, et Nazzaro, qui en gagna cinq est moins prisé encore qu'eux. Le gagnant du dernier Grand Prix de l'A. C. F., l'Allemand Lautenschlager est aussi ignoré de la foule que le quatorzième prince de la première dynastie égyptienne. Quand aux vainqueurs des dernières petites courses, course de voiturettes, de voitures légères, l'ensemble de leurs noms forme comme une constellation. On sait vaguement qu'ils en sont vainqueurs ou vaincus. Il en est de même des Grands Prix d'Amérique.

Mais le Grand Prix de Dieppe aura peut être l'attrait du renouveau. Il y avait 40.000 propriétaires de voitures quand on courait pour la première fois. Il y en a plus de 60,000 à présent. Il y a donc 20.000 néophytes. Beaucoup de tout jeunes gens, possesseurs de torpèdos ou de voitures de sport avec lesquels ils ne détestent pas mener un peu dur, étaient encore au lycée quand on tournait à toute allure sur les routes de Londinières et d'Eu.

Et puis, Dieppe est au bord de la mer, une villégiature y est toujours agréable. C'est à mi-route de Paris et de Londres, et la course a surtout réuni beaucoup de voitures anglaises et françaises.

Ce sera très commode, très chic, peut-être, très sport, et très entente cordiale.

Il en faut beaucoup moins pour assurer un succès.

GEORGES PRADE.

FOOTBALL-RUGBY

A propos du jeu gallois

Les Français commencent à tenir les Gallois en échec parce qu'ils savent mieux se défendre.

LORSQUE, pour la première fois, nous vîmes une équipe galloise à Paris, il y a quinze ans de cela, nous fûmes littéralement abasourdis par la vertigineuse virtuosité de ces artistes du ballon ovale.

Je crois que c'est Swansea qui nous valut la révélation du jeu gallois. L'impression produite par cette équipe, et par celles que le pays des mineurs nous envoya par la suite, fut à ce point considérable que du coup nous reléguâmes l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande au second rang de notre admiration.

Notre tempérament aimait ce jeu gallois, vif, élégant, très nettement dessiné pour des yeux qui ne sont pas encore très habitués à discerner les beautés que peut comporter un football plus austère, plus fermé, tel que celui de l'Ecosse par exemple.

Et dès lors, nous sacrâmes demi-dieux ces Gallois qui nous avaient écrasés, comme aucune équipe d'Outre-Manche ne l'avait encore fait.

A vrai dire, nous avons été copieusement rossés par les premiers quinze anglais venus rendre visite à nos balbutiantes équipes de clubs. O temps du Rosselyn Park, du Civil Service, ô matches joués au Champ de Mars, que vous êtes loin déjà !

Mais à ce moment, le football français était encore au maillot si j'ose dire ! Nous ignorions à peu près tout du jeu d'équipe.

Les progrès commencèrent à venir, nous les crûmes énormes parce que les balladeurs anglais commençaient à ne plus se ballader devant les quinze du Stade Français et du Racing Club. Nous touchions au port, pensions-nous. Il y a quinze ans de cela, je le répète !

Et c'est juste à ce moment, que les Gallois de Swansea, gens sérieux, qui venaient pour disputer un match et non pour excursionner à Montmartre, nous infligèrent une importance de points après une partie éblouissante.

Ce ne fut pas de la consternation dans le camp français. Ce fut un éblouissement. Nous n'avions jamais imaginé cela. C'était un si grand art, que nous songions moins à déplorer nos premiers espoirs si brutalement fauchés, qu'à admirer cette extraordinaire démonstration du grand jeu ouvert par toute une équipe dont les demis et les trois quarts attaquent sans cesse à toute vitesse, de tous côtés, avec ces redoublements de passes, ces rentrées vers le centre, ces attaques en ciseaux auxquelles, une fois l'action bien engagée, les avants eux-mêmes viennent se mêler ; pour la première fois, nous avions vu à maintes reprises une ligne de huit et dix assaillants arriver jusqu'à nos buts sans que l'un des nôtres ait jamais pu toucher le ballon !

Dès lors, le jeu Gallois, pour la grande foule, est devenu quelque chose de surnaturel.

Lorsque le public vient voir un match contre les Gallois, c'est dans l'attente d'événements tels que nos champs de football n'en voient pas souvent.

Que l'Angleterre se trouve aux prises avec la France, nous allons voir la partie, avec l'espoir d'assister à un rude combat, émotionnant, difficile pour nos champions, mais avec l'impression que nous assisterons à une partie jouée dans le style auquel nos yeux sont accoutumés, mais nous attendons autre chose, nous exigeons mieux des Gallois. Et cela, d'année en année, depuis que nous les avons admirés pour la première fois.

Or, voici que notre foi presque aveugle en la suprême souveraineté du jeu gallois vient de recevoir plusieurs atteintes assez sérieuses.

La plus grave, à mon avis, est celle que nous a value le match disputé le Mardi Gras entre l'équipe champion du Pays de Galles et une bonne équipe, sans plus, du Stade Français, dont les meilleurs joueurs étaient indisponibles.

C'est par trois essais à un, que Cardiff a battu le Stade. Et cela, après une partie qui fut souvent à l'avantage des Parisiens et qui permit assez rarement aux Gallois de prendre la direction de la partie et d'imposer leur jeu spécial. On eut l'impression très nette que si le Stade Français avait eu Vareilles Mouronval, Dedet et Lesieur, derrière sa belle ligne d'avants, Cardiff aurait été battu. Ce fut, en somme, une victoire de justesse pour les Gallois.

Derrière moi, dans les tribunes, un vieux monsieur, s'écria à maintes reprises.

— Ça ! des Gallois ! allons donc, ce sont de faux Gallois, moi qui vous parle, monsieur, j'ai vu jouer Swansea jadis. Et, c'était autre chose !

Un confrère, et ici ce devient plus grave, a écrit, la même chose, ou à peu près.

Il a déclaré dans un des plus importants journaux de Paris, que cette équipe de Cardiff était une équipe de joyeux balladeurs, et que leur partie avait été une désillusion.

Au vieillard et au confrère, il convient de répondre par deux arguments. L'un de fait, l'autre de logique.

J'ai dans les yeux l'annuaire du Cardiff F. C. Les noms des équipiers premiers pour 1911-1912 y sont imprimés en gros caractères. Or, de toute l'équipe première, un seul homme n'est pas venu : le demi Lewis était remplacé par J. Thomas, première réserve, et qui d'ailleurs a joué dans les deux derniers grands matches de Cardiff et de Swansea.

D'autre part, les Gallois ont fait un voyage extrêmement sérieux, et sont tous restés sous l'œil de leur capitaine Dyke, du moment où ils sont arrivés à Paris jusqu'au coup d'envoi du match.

Et à la même heure, le Stade Bordelais domine les Gallois de Pontypool, Bayonne fait jeu égal avec les Gallois de Mouthain Asth.

Il y a une raison à de tels résultats aussi concordants. Les Gallois ne sont-ils plus les Gallois ?

Si ! Cardiff, Swansea, Newport, Pontypool sont toujours les fidèles champions du grand beau jeu ouvert.

Mais, ce qu'ils faisaient jadis contre nous, c'était une magnifique exhibition que nous ne pouvions contrarier en rien. Ils tiraient un magnifique feu d'artifice, dont nous étions les béats admirateurs.

Aujourd'hui, et surtout depuis deux ans, nous avons fait des progrès considérables. Nous jouons notre partie dans le concert international, et si nous avons connu Twickenham et Inverleith, nous avons aussi battu l'Ecosse, fait presque jeu égal avec l'Irlande, et opposé une résistance héroïque aux nationaux Gallois, l'an dernier.

Et lorsque nous croyons que Cardiff nous donne un match inférieur, c'est simplement parce qu'il se heurte à de vrais joueurs, qu'il a en face de ses Dyke et de ses Spiller une ligne d'avants coordonnée, ardente et sérieuse.

Mettez Cardiff contre une équipe française de troisième ordre, et vous retrouverez le spectacle de jadis, ce jeu de passes incessantes qui soulevaient nos enthousiasmes.

Mais nos grandes équipes de clubs ont aujourd'hui des murs plus solides ; et messieurs les Gallois commencent à voir qu'on n'y « entre » plus comme dans un moulin ; les portes sont fermées, et il n'est pas toujours commode de les ouvrir. Le capitaine de Cardiff, Oyke, m'a dit textuellement après la partie de mardi : « La ligne d'avants du Stade est une des meilleures parmi toutes celles que nous ayons rencontrées cette année. En tous cas, c'est celle qui a le plus contrarié notre jeu. »

Pour ma part, je suis convaincu que la France sera plus longtemps tenue en échec par les solides et actifs avants de l'Angleterre et de l'Ecosse, que par les lignes arrières du Pays de Galles. Nous avons appris à nous défendre contre le jeu brillant des attaques de trois quarts, nous savons moins résister aux furieux déboulés et à l'avant travail de mêlée des « packs » Anglais et Ecossais.

Et c'est pourquoi Cardiff ne nous a pas étonnés l'autre mardi. Que voulez-vous ? les temps sont révolus !

GÉO LEFÈVRE.

PETITE CORRESPONDANCE

ENSEIGNE DE VAISSEAU FLAMANC, LORIENT. — La boxe, la culture physique, l'escrime, la gymnastique sont praticables à bord, à terre le football, rugby ou association sont tout indiqués.

LOUIS MAZARD, avenue de Saint-Ouen. Nous sommes très touchés de vos aimables appréciations.

LA FRANCE BAT LA CATALOGNE

LES FRANÇAIS DÉGAGENT

Les avants espagnols viennent d'amener le ballon près des buts français, mais les trois avants français dégagent et remontent rapidement le terrain pour s'implanter près des filets espagnols où se dèroulera presque toute la partie.

UN ARRET

Les catalans tentent de partir en dribbling mais trois français leur prennent le ballon.

LES FRANÇAIS DÉGAGENT

A la suite d'un coup de pied très long, le ballon arrive à un joueur français qui dégage, et reporte le jeu près des buts adverses.

UN CATALAN MANQUE LE BALLON

Celui-ci, malgré un bond remarquable, se laisse prendre la balle.

Il est très bon d'encourager le football association, et pour cela, il est naturel de mettre nos nationaux en présence des étrangers ; tour à tour et avec plus ou moins de succès, nous avons rencontré, les Anglais, les Belges, les Suisses, les Italiens ; le jour du Mardi Gras, l'équipe française rencontrait l'équipe de Catalogne.

Nous n'avions mis sur pied qu'une équipe de deuxième ordre, les étoiles n'y brillaient qu'en nombre très restreint et pourtant, nos nationaux remportèrent une facile victoire par 7 buts 1. Et encore ils furent bons garçons en ménageant quelque peu les visiteurs.

Dire que la partie fut jolie, serait après cela un peu exagéré ; le team espagnol, composé de robustes gaillards, athlétiquement supérieur à nos joueurs, était par trop inférieur comme science de jeu, l'équipe vaut à peu près une équipe de Club de force moyenne, mais ne doit pas encore figurer honorablement dans le Challenge Inter-Nations.

Nos équipiers avaient trop la partie belle, ils n'en abusèrent pas et laissèrent même parfois les joueurs espagnols, se permettre dans leurs buts quelques incursions peu dangereuses du reste et rapidement repoussées.

J. A.

LE CARNET DU SPORTSMAN

POUR LES AVIATEURS

Une bonne nouvelle nous est arrivée depuis la semaine dernière. Que dis-je une bonne nouvelle? C'est deux, qu'il faudrait dire!

Nous nous désespérions de voir le calendrier de l'aviation rester lamentablement vide et voilà que, coup sur coup, l'Aéro-Club de France et l'Automobile-Club viennent d'y inscrire deux belles épreuves. Celle de la Place de la Concorde n'est encore qu'à l'état d'ébauche. Le Comité de l'A. C. F. s'est contenté d'adopter le principe d'une grande course : espérons qu'elle aura plus de chance que la fameuse course en étoile de l'an dernier, pour laquelle 100.000 francs furent votés, et qui ne vit jamais le jour.

Rue François Ier, les choses sont plus avancées. C'est le comité d'Anjou, auquel nous devons la première course d'aéroplanes, Angers-Saumur, qui a pris l'affaire en main, il a voté 50.000 francs qui viendront s'ajouter aux 50.000 accordés par l'Aéro-Club. Deux projets de circuit sont à l'étude ; l'un sur l'itinéraire Angers-Cholet-Saumur ; l'autre sur le parcours Angers-Nantes et retour. Le second a l'avantage de toucher une grande ville de plus, il a l'inconvénient du croisement des concurrents en route. On pourrait facilement le remplacer par un triangle, Angers-Cholet-Nantes par exemple. Quant à la date, elle n'est pas encore choisie, on parle du mois de juin.

A ce sujet, nous supplions les organisateurs de nous écouter. Nous avons déjà en juin toutes les grandes épreuves hippiques : Prix de Diane, Derby, Grand Steeple, Grand Prix. Voici que l'Automobile-Club émet l'intention de choisir également juin pour le Circuit de Dieppe. Ajouter encore au programme de ce même mois le Circuit d'Anjou serait excessif. Juillet est, à tous les points de vue, préférable. Que le Dr Monprofit le distingué député et maire d'Anjou, que MM. Gasnier, Bessonneau y réfléchissent. Les milliers de jeunes gens qui sont au mois de juin en pleine période d'examens leur en seront profondément reconnaissants.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 3 MARS. — Cyclisme : Réunion au Palais des Sports.

DIMANCHE 3 MARS. — Rugby. — Lyon : Match Grenoble-Lyon, à Bayonne : Match Bayonne-Toulouse, à Nantes : Match Bordeaux-Nantes, à Compiègne : Match Racing-Compiègne.

DIMANCHE 3 MARS. — Cross Country. — Le Mans : Cross-Country National.

DIMANCHE 3 MARS. — Hippisme. — Courses à Auteuil.

JEUDI 7 MARS. — Hippisme. — Courses à Auteuil.

SAMEDI 9 MARS. — Football Rugby-Belfast. Irande contre Pays de Galles.

Ça fait toujours plaisir.

M. Adolphe Girod, député du Doubs, membre de la Commission de l'Armée, a déposé une remarquable proposition de loi tendant à la réorganisation des services de l'aéronautique dans l'armée. Nous ne saurions trop le féliciter de ce travail d'une précision rare, qui constitue une étude digne des brillants discours prononcés à la tribune du Sénat par MM. Millerand et Reymond. Ce sont là des œuvres qui resteront, car c'est grâce à elles que nous posséderons une quatrième arme digne du pays qui fut le berceau de l'aviation. Nous sommes heureux de remercier publiquement M. Girod de l'honneur qu'il a fait à la *Vie au Grand Air* : « Que disait-on dans les milieux de l'aviation, écrit-il? Je le trouve dans la *Vie au Grand Air*. » Et il cite un long extrait de l'enquête faite par notre collaborateur Jacques Mortane et parue récemment dans ces colonnes sous le titre : « La quatrième arme en péril. »

Nos lecteurs se souviennent de cette intéressante série.

Védrines proteste et il a raison.

Nous avons reçu du célèbre Védrines, le favori de la fortune, la lettre suivante que nous sommes d'autant plus heureux de publier qu'elle donne exactement notre façon de penser.

Pau, 23 février.

Mon vieux Joker,

J'ai appris avec joie que l'expérience de mon camarade Guillaume a été remise. Je considère qu'il est fou de sa part de s'élever en aéroplane à 2 ou 300 mètres et de s'élancer dans le vide avec un parachute. Si le parachute ne fonctionne pas, Guillaume se tuera. S'il marche bien, je ne vois pas l'utilité de risquer de se tuer... pour le roi de Prusse. Je protesterai toujours avec énergie contre les essais humains de parachute. Je ne comprends pas que les pouvoirs publics ne mettent pas bon ordre à ces folies. Il est à souhaiter que l'appareil de Guillaume ne soit jamais prêt : cet incident empêcherait un suicide. Ce n'est pas Guillaume qui doit être incriminé en l'occurrence : il gagne sa vie en risquant de la perdre, mais les coupables sont ceux qui le poussent à agir ainsi sans être sûrs de la réussite. Qu'ils fassent donc comme Reichelt, ceux ci, s'ils ne savent pas voler, qu'ils se lancent de la tour Eiffel, mais qu'ils n'engagent pas un aviateur à se précipiter dans le vide du haut d'un appareil!

Croyez-vous que l'expérience ne serait pas aussi probante avec un mannequin? Oui, notre existence à nous autres aviateurs est soumise à de nombreux risques, oui, nous ne sommes jamais sûrs du lendemain, mais au moins mourons pour faire accomplir des progrès à l'aviation et non pas pour le perfectionnement problématique d'hypothétiques parachutes.

Jules Védrines.

Nous n'insisterons pas, car on ne peut dire avec plus d'éloquence ce que pensent toutes les personnes sensées.

La mort de Ducourneau.

Le lieutenant Ducourneau, qui vient de se tuer de façon si affreuse à Pau, était un pilote très adroit et même un virtuose. Tous ceux qui l'avaient vu voler le comparaient aux Garros, aux Audemars, aux Simon, aux Barrier. Un accident imbécile a frappé en lui, l'un des aviateurs dont l'armée pouvait s'enorgueillir le plus.

Il est bon de faire remarquer qu'il est la première victime de l'aviation à Pau. Jamais encore, malgré le nombre considérable de pilotes et d'apprentis qui évoluent dans le Béarn, nous n'avions enregistré d'accidents mortels dans la volière que constitue le département des Basses-Pyrénées,

Le Grand Prix d'aviation de l'Aéro-Club.

Jusqu'ici, l'aviation avait été entre les mains des organisateurs privés pour les grandes épreuves destinées à remuer les foules. Il n'en est plus de même maintenant et c'est l'Aéro-Club de France qui, profitant de l'engourdissement des Mécènes, dote le sport nouveau d'une course classique.

Le Circuit d'Angers remportera sans aucun doute le succès considérable qu'on est en droit d'attendre. Le parcours de 150 kilomètres, qui sera couvert plusieurs fois, l'obligation pour les pilotes d'atterrir à chaque tour à Angers, la limitation des moteurs et des surfaces portantes seront autant d'attractions suscitant l'intérêt et l'enthousiasme de tous ceux que passionne l'aviation.

MM. René et Pierre Gasnier qui sont à la tête du comité d'organisation de ce Grand Prix ne négligeront rien pour la réussite de cette course tant attendue.

La pluie rouge...

C'est avec un vif plaisir que nous enregistrons l'inscription au tableau pour le titre de chevalier de la Légion d'honneur de plusieurs officiers aviateurs. Nous adressons des félicitations spéciales aux lieutenants Gouin, Cheutin, Maillols, Chevreau, Rémy, au sous-lieutenant Ménard, etc...

Mais, comme toujours, certains sont oubliés qui ne devraient pas l'être et d'autres sont nommés qui feraient mieux de rester dans l'obscurité.

Encore un adieu de Bague.

Les mauvais plaisants sont parfois macabres. C'est ainsi que ces jours derniers, deux jeunes gens ont trouvé sur le rivage, à Nice, une bouteille contenant cette lettre : « Moteur arrêté, vent violent. Je coule en vue de Calvi. Adieu. Bague ».

On s'imagine difficilement que l'infortuné ait emporté une bouteille avec lui. C'est la seconde fois que des facétieux se servent de la même plaisanterie. Le moindre tact leur recommanderait de ne pas insister. D'autant plus qu'ils ne peuvent guère donner le change : l'écriture de Bague était bizarre et d'une originalité telle que des faussaires ne pourraient arriver à l'imiter. Je n'ai jamais rencontré une personne variant autant sa façon d'écrire, suivant son état d'âme et conservant toujours une étrangeté indéfinissable dans les caractères tracés.

Un beau geste italien.

Alors que jusqu'ici les firmes qui avaient brillé dans les grandes épreuves automobiles semblaient plutôt faire grise mine au Prix de l'A. C. F. de 1912, la triomphatrice de 1907 s'est signalée par un beau geste : Fiat courra! L'importante usine a envoyé l'engagement de trois voitures et à en juger par le nom de ceux qui les piloteront, nous devons conclure que la marque italienne désire la victoire avec une certaine opiniâtreté.

Nous verrons en effet au volant Wagner vainqueur du Grand Prix d'Amérique de 1908. Bruce-Brown, vainqueur en 1910 et 1911 et Ralph de Palma. Nos constructeurs n'ont qu'à bien se tenir.

Abe Attell battu.

Le boxeur Abe Attell, champion du monde des poids plumes, qui dernièrement fut suspendu par l'état de New-York pour ne pas avoir défendu sa chance dans un match contre « Knock-out » Brown, rencontrait, la semaine dernière, Johnny Kilbane à Los Angelès pour le titre, en 20 reprises. Il a été battu par celui qu'il avait déjà vaincu en 1910 aux points. Abe Attell est un athlète prodigieux, mais habitué à toutes les combinaisons possibles. Peut-être est-ce pour obtenir une fructueuse revanche qu'il a laissé la victoire à son adversaire, mais il est vrai que lorsqu'on détient un titre de champion, on ne cherche pas de gaîté de cœur à le perdre.

Notez d'ailleurs que Johnny Kilbane, dont nous donnons le portrait dans notre bloc-notes, est un boxeur de grande valeur. Né le 18 avril 1889, à Cleveland, il boxe depuis 1907. Il a remporté 6 victoires par knock-out, 28 aux points, fourni 6 matches nuls, 6 sans décision, et a été battu deux fois aux points. Parmi les meilleurs pugilistes qu'il a vaincus, citons : Al. Delmont, Patsy Brannigan, Tommy O'Toole, Gussie Wilson, Jimmy Walsh, Patsy Kline, Frankie Conley, etc. De toute façons, Johnny Kilbane est donc digne du titre de champion du monde des poids plumes.

On aurait pu prévenir à temps.

Vendredi dernier, Henri Piet devait rencontrer Arthur Evernden à l'Elysée-Montmartre. Or, quelle ne fut pas la désagréable stupéfaction du nombreux public en arrivant au contrôle de constater que les portes étaient closes. Une indisposition de Piet empêchait la rencontre. Soit et nous ne sommes pas assez cruels pour déclarer que le match aurait dû se disputer malgré tout. Ce serait insensé. Mais vous m'avouerez que s'en être aperçu juste au moment de la séance, alors que Piet se sentait mal depuis plusieurs jours, manque de prévoyance. Je ne pense pas que ce soit à 9 heures du soir que les docteurs Hébert et Combes ont rédigé le certificat où ils déclaraient que Piet était « dans l'impossibilité absolue de soutenir un combat sérieux. » Alors?

Fort heureusement un autre établissement, le Premierland, donnait une séance de boxe le même soir et la foule se pressa vers l'avenue de Clichy, dans la salle dirigée par Maitrot qui dut refuser du monde. Ce qui fait le bonheur des uns...

Les championnats d'Europe d'aviron.

La Société Nautique de Genève se préoccupe en ce moment de réunir les fonds nécessaires à l'organisation de cet important meeting, dont elle a assumé la charge. Le Conseil d'Etat Suisse lui a accordé un subside de 5.000 francs. De nombreuses listes de souscription ont été remises aux membres de la S. N. G. et sont déposées à Genève. Il faut espérer qu'elles se couvriront rapidement.

NOUVELLE A LA MAIN

Un Anglais assistait dernièrement à l'entraînement de Carpentier, à Cannes. Emerveillé par le brio de notre champion, il s'empressa de féliciter son professeur-manager, François Descamps. Lévi Bernstein qui se trouvait là expliquait au sportsman la variété de jeu de son camarade et sur un coup dur porté à Stuber, il déclara :

— Ça, voyez-vous, c'est le célèbre coup du père François !

Descamps fut très fier de l'air admiratif de l'Anglais qui avait déjà beaucoup entendu parler de cette attaque,

JOKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 21 AU 26 FÉVRIER 1912

AÉRONAUTIQUE

MERCREDI 21 FÉVRIER. — Munich. — L'aviateur Renzel tient l'air pendant 21 m. 45 s. avec 4 passagers à bord. Il bat le précédent record détenu par Busson, avec 17 m., 28 s.

JEUDI 22 FÉVRIER. — Pau. — Védrines bat les records de vitesse en aéroplane, couvrant ; 50 kil. en 19 m. 3 s. 4/5 ; 100 kil. en 37 m. 58 s. 2/5 ; 150 kil. en 56 m. 41 s. 2/5 ; 200 kil. en 1 h. 15 m. 20 s. 4/5.

VENDREDI 23 FÉVRIER. — Pau. — Tabuteau, bat le record du monde des deux heures, avec 227 kil. 454 m. (ancien record Tabuteau, 25 janvier : 205 kil. 287.)

AUTOMOBILE

DIMANCHE 25 FÉVRIER. — Course de côte de Montanglaust. Motocyclettes (1.200 mètres) — *Première catégorie :* 1. Butterfield, en 1 m. 5 s. 2/5. — *Deuxième catégorie :* 1. Douglas, en 56 s. 1/5. — *Troisième catégorie :* 1. Taylor en 47 s. 1/5. — *Voiturettes* (2.000 mètres) : 1. Ducasse, en 3 m. 3 s. 4/5 ; 2. Peltier, en 3 m. 7 s. 1/5.

CYCLISME

MARDI 20 FÉVRIER. — Palais des Sports. — *Match-poursuite* (Berthet contre le tandem Rudirus Bournac, 5 kilomètres : 1. Rudirus-Bournac. *Course à l'américaine* (10 kilomètres) : 1. Hourlier, en 14 m. 12 s. 2/5 ; 2. Jacquard, à 1 longueur ; 3. Appelhans. *Course de demi fond* (15 kilomètres, handicap) : 1. Bouhours (1 tour), en 11 m. 57 s. 4/5 ; 2. Léonard (2 tours) à 1/2 tour ; 3. Rudolphe (0), à 1 tour 1/2. *Grande course de demi fond, 20 kilomètres*; (par équipe de deux coureurs se relayant) : 1. Guignard-Didier, en 16 m. 13 s. 4/5 ; 2. Nat Butler-Parent, à 3 tours.

DIMANCHE 25 FÉVRIER. — Palais des Sports. *Match du Brassard* (course-poursuite) : 1. Berthet, qui rejoint Lapize au bout de 14 tours 1/4, en 4 m. 45 s., 4/5. *Championnat d'Hiver* (100 kil. derrière motocyclettes) : 1. Léon Didier, en 1 h. 24 m. 15 s. 3/5 (record ; 2 Dickentmann, à 4 tours ; 3. Nat Butler, à 23 tours ; 4. Parent, loin, Guignard et Moran, abandonné.

ATHLÉTISME

MARDI 20 FÉVRIER. — Rugby. — Parc des Princes. — Cardiff bat le Stade Français par 19 points (3 essais, 2 buts sur coups francs), à 3 points (1 essai).

MARDI 20 FÉVRIER. — Association - Colombes : La France bat la Catalogne par 7 buts à rien.

SAMEDI 24 FÉVRIER. — Rugby. — Dublin : L'Irlande bat l'Ecosse par 10 points à 8.

SAMEDI 24 FÉVRIER. — Boxe — New-York : Mike Gibbons bat Willie Lewis, par knock-out en 2 rounds.

SAMEDI 24 FÉVRIER. — Boxe. Paris : Bernard met Meekins knock-out en 2 rounds.

DIMANCHE 25 FÉVRIER. Rugby. Parc des Princes : Tarbes bat le Stade Français, par 15 points à 14. A Colombes : Nantes bat le S. C. U. F. par 8 points à 3, le Racing Club et Périgueux font match nul marquant chacun 16 points.

DIMANCHE 25 FÉVRIER. — Association. — Colombes : L'Association Sportive française, bat le Club Athlétique de la Société Générale, par 3 buts à 1.

HIPPISME

MARDI 20 FÉVRIER. — Auteuil. — *Prix du Viaduc* (haies, 3.800 mètres, 10.000 francs) : 1. Rioumajou, par Hebron et Reine de Naples, à M. A. Veil-Picard (G. Parfrement) ; 2. Secour ; 3. Monot. — P. M. : Gag. 23 fr., pl. 15 fr., 17 fr., 26 fr. (8 partants). Trois-quarts de longueur, une longueur et demie, une longueur.

JEUDI 22 FÉVRIER. — Auteuil — *Prix Hungerford* (steeple-chase handicap, 4.500 mètres, 10.000 francs) : 1. Soir de Fête 72 kil., par Jour de Fête et Marise, à M. James Hennessy (G. Parfrement) ; 2. Monsieur Monestyr, 67 kil. ; 3. Le Miracle, 70 kil. P. M : Gag 19 fr. 50 ; pl. 16 fr., 25 fr. 50. Deux longueurs, deux longueurs, trois longueurs (7 partants).

DIMANCHE 25 FÉVRIER. — Auteuil — *Prix Beugnot* (haies handicap, 3.500 mètres, 15.000 francs : 1. Scoff II, par Railleur et Sorbonne, à M. Ch. Liénart (W. Head) ; 2. Hopper ; 3. Maurienne. P.M. : Gag. 209 fr., pl. 49 fr. 50, 21 fr., 71 fr. 50. Cinq longueurs, trois longueurs (11 partants).

TIR AUX PIGEONS

MARDI 20 FÉVRIER. — Monte-Carlo. — *Prix de la Méditerranée* (10.885 francs) : 1. MM. Gleim et F. Galletti tuant 14 pigeons sur 14 ; Comte Pfeil et M. Nemo, tuant 13/14.

JEUDI 22 FÉVRIER. — Monte-Carlo. — *Prix des Terrasses* (3.000 francs, handicap) : 1. M. Fortunio (20 m.), et comte Pfeil (27 m.), tuant 15/16 ; 3. M. Galetti (21 m.), tuant 15/16 ; 4. M. Bradley (31 m.), tuant 14/15.

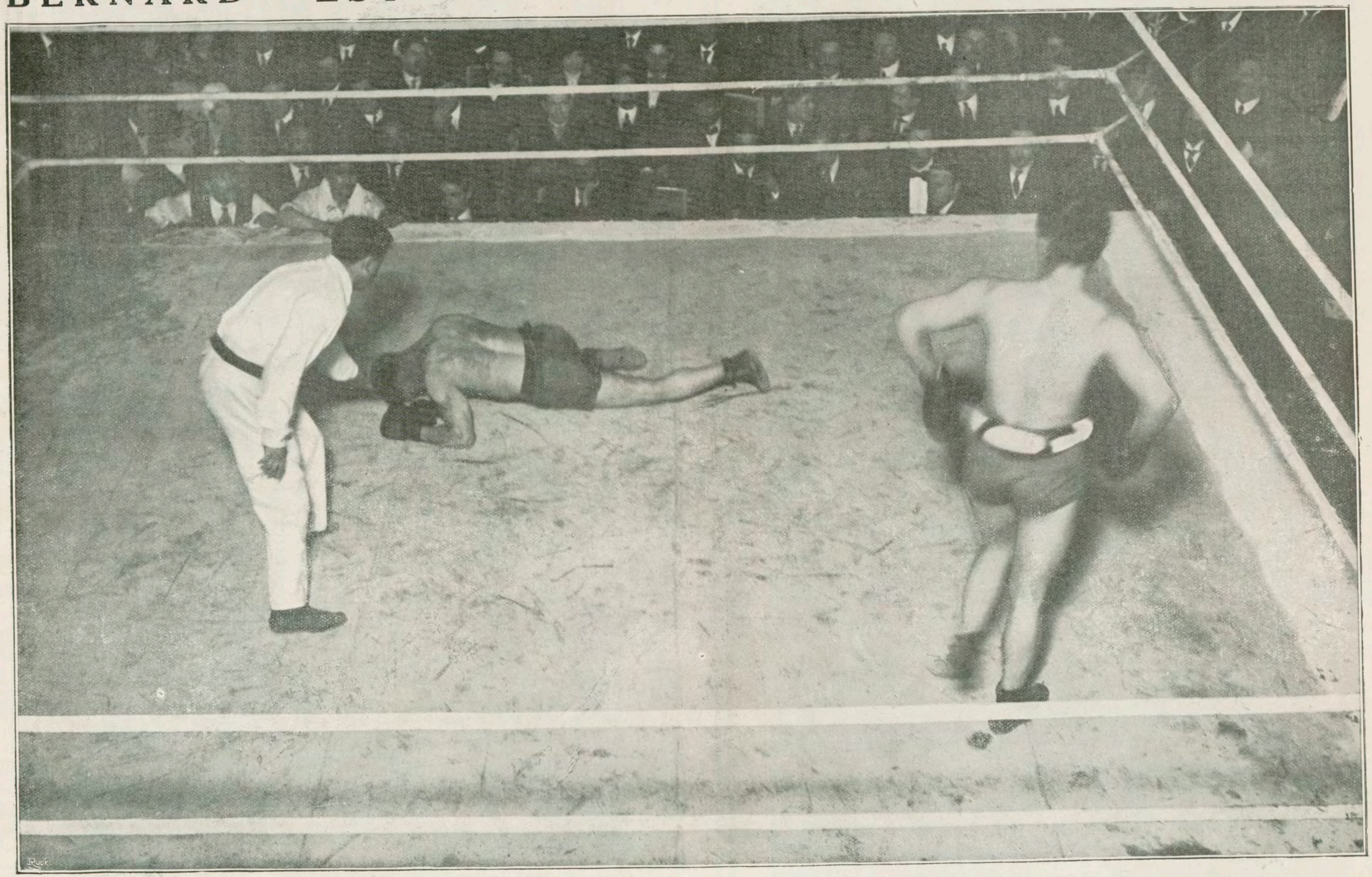
CE QU'IL FAUT LIRE

Les Sports de défense dans la rue, par Jean Joseph-Renaud, Collections Sports-Bibliothèque, le volume, 6 fr.

L'Epouvante, par Maurice Level, Collection Idéal-Bibliothèque, l'ouvrage illustré, broché, 0 f. 95. Cart., 1 f. 25.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

BERNARD EST-IL UN NOUVEAU CARPENTIER?



BERNARD MET KNOCK-OUT JACK MEEKINS EN DEUX ROUNDS

Le comingman français, Bernard, qui vient de se signaler par une suite de succès ininterrompus, a remporté samedi dernier une nouvelle victoire. Etant donnée la réputation justifiée d'endurance et de courage de sa victime, elle permet de considérer Bernard comme un vrai champion, marchant sur les traces glorieuses de Carpentier. C est en effet l'Anglais Jack Meekins qu il vient de battre de façon décisive, l'expédiant plusieurs fois à terre et le mettant définitivement knock-out par un magnifique crochet à la mâchoire, à la seconde reprise de leur match. Voilà un succès que peu d hommes peuvent se vanter d'avoir mis à leur actif.

Voir, dans notre prochain numéro, le compte rendu du match SULLIVAN-CARPENTIER, par notre envoyé spécial, Jacques Mortane.

LES MATCHES DE RUGBY DE DIMANCHE

LE STADE NANTAIS BAT LE SPORTING-CLUB PAR 8 POINTS A 3

Paris a reçu dimanche dernier la visite des joueurs de Nantes, de Tarbes et de Périgueux. Les provinciaux ont remporté deux victoires et fait un match nul, c'est dire leur valeur. A Colombes, le Stade Nantais a réussi à triompher du Sporting-Club Universitaire par 8 points (2 essais, 1 but) à 3 (1 essai). Après la première mi-temps rien n'avait été marqué de part et d'autre.

LA VIE AU GRAND AIR

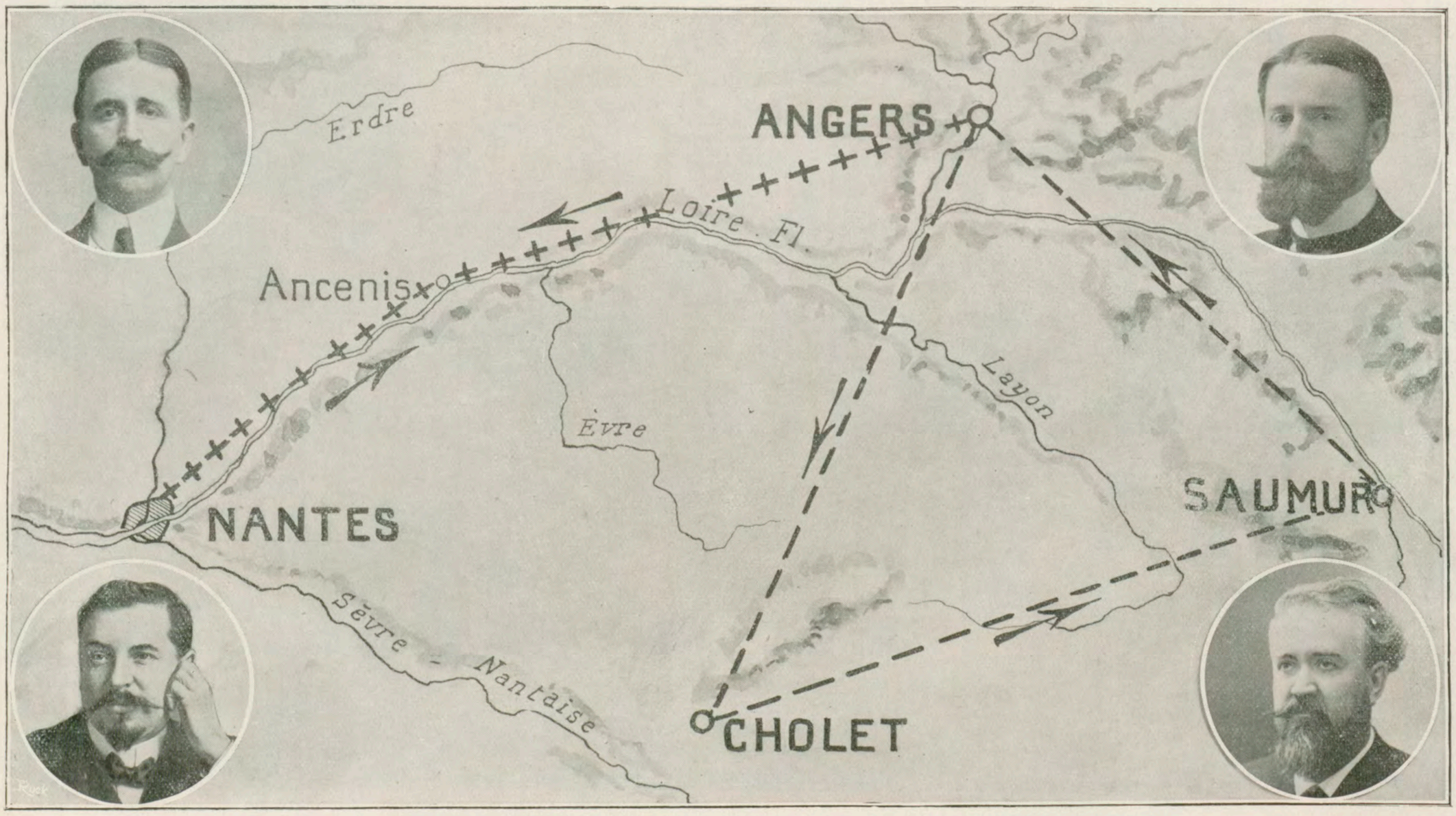
LE C. A. DE PÉRIGUEUX FAIT MATCH NUL AVEC LE RACING-CLUB

Le Racing-Club de France a réussi à sauver l'honneur de Paris en parvenant à faire match nul avec le Club Périgourdin. Il est vrai que les Racingmen furent remarquables de brio et de courage. A la première mi-temps, Périgueux avait 11 points à 8. Dans la seconde mi-temps, Périgueux atteignait vite 16 points (4 essais, 2 buts,) mais le R. C. F. se ressaisissait et égalisait. (3 essais, 2 buts, 1 but sur coup franc).

LE STADOCESTE TARBAIS BAT LE STADE FRANÇAIS PAR 15 POINTS A 14

Au vélodrome du Parc des Princes, devant 5000 spectateurs, le Stadoceste Tarbais était opposé à l'équipe du Stade Français. Il convient de faire remarquer que les deux teams en présence étaient plutôt mixtes. Latterrade du S. T., Mouronval du S. F. étaient absents, de même que neuf tarbais militaires qui n'avaient pu faire le déplacement, la garnison étant consignée. Malgré les abstentions de part et d'autre qui égalisaient les chances, la lutte fut opiniâtre et très intéressante de bout en bout. Dans la première mi-temps, le Stade marquait le premier essai et lorsque la partie était terminée. le tableau donnait 11 points au Stade Français (3 essais, 1 but) contre 5 à Tarbes (1 essai, 1 but). Dans la seconde mi-temps, Tarbes rattrapait et dépassait le Stade. A la fin de la partie, Tarbes avait 15 points (3 essais, 3 buts), contre 14 au Stade (4 essais, 1 but). A gauche, le premier essai du Stade Français, à droite, un plaquage.

LE CIRCUIT D'ANJOU



(Cliché Manuel.)

LE TRACÉ DES CIRCUITS DU GRAND PRIX D'AVIATION DE L'Aé. C. F.

L'Aéro-Club de France organise pour juin ou juillet une grande épreuve d'Aviation en Circuit, dotée de 100.000 francs de prix. Elle se disputera sur le Circuit d'Angers, En haut, à gauche M. Pierre Gasnier, commissaire général-adjoint du Comité, à droite, M. René Gasnier, président. En bas, à gauche, M. Georges Besançon, secrétaire-général de l'Aéro-Club, à droite, le docteur Monprofit, député et maire d'Angers.

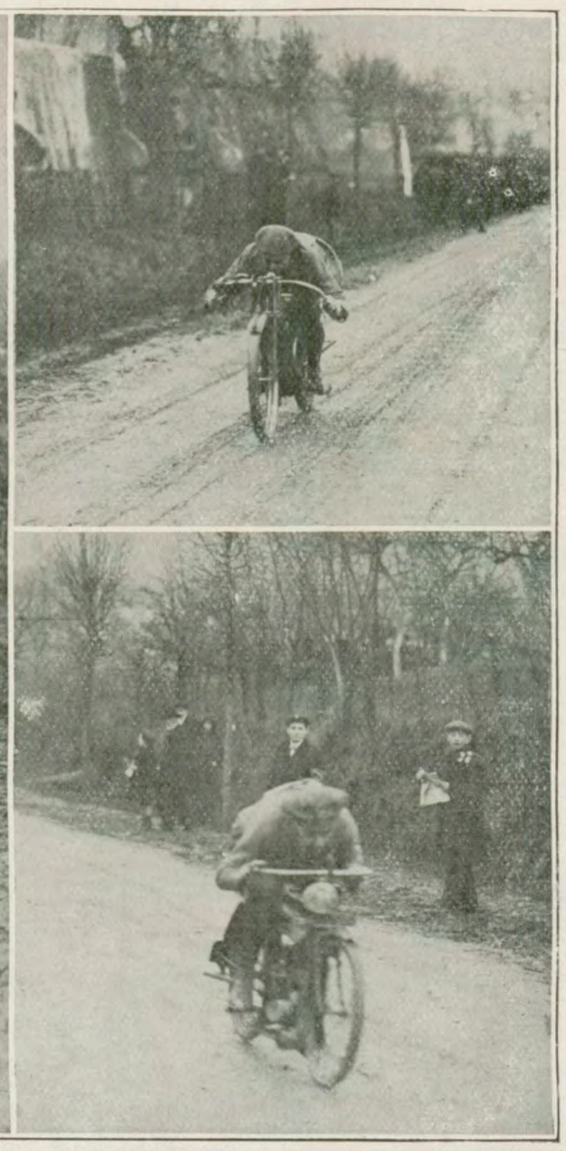
LA COURSE DE COTE DE MONTANGLAUST

UN BOND DE GODFREY

En passant sur un dos d'âne, l'Anglais Godfrey est soulevé du sol, comme notre photographie permet de le constater.

PELTIER EN VITESSE

Peltier s'est classé second de la catégorie voiturettes, en 3 m. 7 s. 1/5. Les différentes catégories de l'épreuve organisée par l'Autocycle Club, à Montanglaust, le 25 février, ont été enlevées par les concurrents anglais.



DOUGLAS ET NEWEY

Douglas en haut, qui a gagné la deuxième catégorie motocyclettes en 1 m. 15 s. Newey, en bas.

AUTOMOBILE

Nos voitures modernes sont-elles simples ?

Elles sont au contraire plus compliquées que celles de jadis.

Les articles de publicité dont sont inondés la plupart des journaux et revues plus ou moins techniques, ne manquent jamais de célébrer la simplicité croissante des châssis actuels.

Ecoutez plutôt les boniments des vendeurs bien peignés et aux bottines étincelantes qui pérorent dans les stands des expositions

« Ce châssis, monsieur, comporte tous les perfectionnements modernes : mais, avant tout, la maison X., Y., Z., a tenu à simplifier. Voyez plutôt :

« Le moteur, d'abord : Six cylindres monobloc, toutes les tuyauteries noyées. L'allumage à haute tension, naturellement, et deux bougies par cylindre, avec une seule magnéto : le rendement, comme vous savez s'en trouve sensiblement amélioré. Ne reculant d'ailleurs devant aucun sacrifice, nous avons muni la magnéto d'une avance à l'allumage automatique. Quant au carburateur, il est absolument automatique, est-il besoin de le dire ?

« Les soupapes sont enfermées dans un carter, ce qui ajoute encore à la simplicité de l'aspect du bloc moteur. « Le graissage se fait sous pression, à travers des canaux ménagés dans le vilebrequin et les bielles. Les pistons eux-mêmes sont à circulation d'huile. Un dispositif spécial assure un graissage rigoureusement proportionnel à la puissance du moteur.

« Passons maintenant à la transmission : Le changement de vitesses comporte deux prises directes, et des balladeurs multiples. Les engrenages sont freinés pour supprimer toute difficulté dans le passage des vitesses. Le différentiel permet le carrossage des roues, (roues métalliques amovibles, naturellement !)...

« Parlerai-je des accessoires ? D'abord, la dynamo d'éclairage. A côté, le gonfleur. Dans notre tout dernier modèle, d'ailleurs, cet appareil a disparu, et le moteur lui-même se charge de comprimer l'air dans ce réservoir.

« Par un décalage convenable de l'arbre à cames le moteur est tranformé en pompe de compression : on peut donc, en outre, l'utiliser comme frein, un frein d'une progressivité absolue et qui ne chauffe jamais. « L'air comprimé sert en outre à la mise en marche automatique. Plus de manivelle ni de pompe. Quelle simplification !

« .., En somme, considérez combien notre châssis est simple ! »

Ouais ! Simple un tel châssis ! C'est ce que nous allons voir ! Et cependant notre description résume bien l'idéal que tous les chauffeurs d'aujourd'hui se font, et avec raison d'ailleurs, de la voiture moderne.

Mais en automobile, comme partout, la simplicité marche bien rarement de pair avec le perfectionnement.

Comparons en effet, le châssis que nous venons de décrire avec une voiture d'il y a quinze ans : nous verrons quelle est la plus simple des deux.

Le moteur de l'ancêtre dont nous nous occupons était un monocylindrique, parfois un deux-cylindres; donc, de ce fait déjà plus simple que notre moderne quatre ou six-cylindres.

L'allumage se faisait par brûleurs : peut-on rêver quelque chose de plus simple que les tubes de platine incandescents ? Il y avait les brûleurs, il est vrai, dont la présence compliquait un peu les choses. Cependant, placez un chauffeur d'aujourd'hui devant deux moteurs, dont l'un souffre d'une panne de brûleurs, l'autre, comportant le double (ou même simple) allumage par magnéto, cette délicate petite usine électrique étant atteinte d'une panne véritable, et vous verrez que les brûleurs seront rallumés, bien avant que l'étincelle ne réapparaisse aux bougies.

Il n'y a pas de pannes de magnéto à l'heure actuelle, c'est vrai. Mais il n'empêche que celle-ci ne soit moins simple, même que l'allumage par accumulateurs et bobine.

On va m'objecter que, avec la magnéto, tout le fatras compliqué des fils de haute et de basse tension, fil de masse... a disparu. C'est parfaitement exact, mais toute la complication s'est cachée, sans cesser d'exister.

Le fait est d'ailleurs absolument général. L'aspect de nos voitures s'est simplifié, c'est incontestable, mais les organes ne se sont pas simplifiés, bien au contraire.

C'est ce dont nous nous rendrons compte dans un prochain article, en passant en revue quelques-unes des autres parties d'un châssis actuel.

HENRI PETIT.

CULTURE PHYSIQUE

La culture physique est-elle utile ?

Elle est indispensable. Il faut en faire à tous les âges.

J'AI montré, dans un article précédent, que la culture physique est une science complexe qui prend contact à la fois avec l'hygiène, la pédagogie, la médecine. Les mouvements qui sont ses moyens d'application seront étudiés ici plus tard :

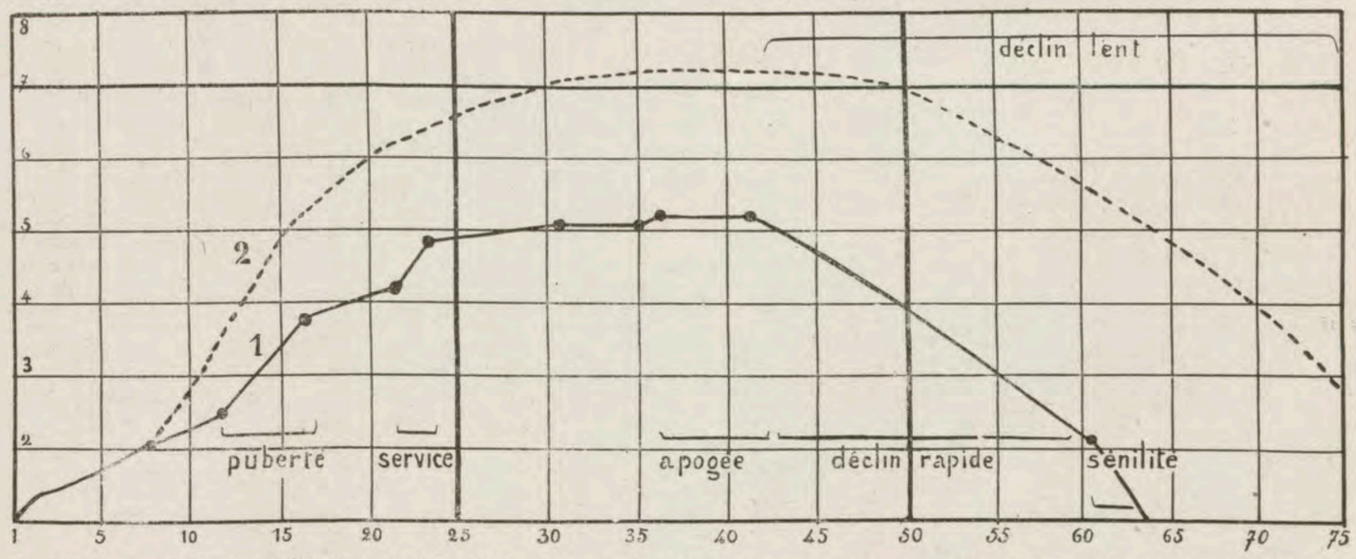
1° Pour les enfants, elle est un moyen de développement physique et moral incomparable autant que négligé.

2° Pour les adultes, elle permet l'entretien de la santé à peu de frais et avec une minime dépense de temps.

3° Pour certains malades, elle apporte la guérison définitive et dans certains cas une amélioration seulement, mais qui équivaut à une cure complète.

1° *L'éducation physique des enfants.*

Contrairement a une erreur très répandue, le développement du corps, dans l'espèce humaine est continu depuis la naissance jusqu'au seuil de la vieillesse. On s'imagine à tort qu'il s'arrête au moment où est terminée l'ossification, c'est-à-dire vers l'âge de 24 ans. Mais, bien que continu à travers toute l'existence, ce développement physique est d'autant plus ralenti qu'on s'éloigne de la prime jeunesse. Dans celle-ci même, il y a des maxima placés le premier de la naissance à la deuxième année, puis le second à la puberté, soit de 11 à 16 ans. La poussée de la vingtième année, plus marquée chez les garçons, est artificielle et produite par la mise en train musculaire du service militaire. Il en est enfin une autre tardive, qui oscille entre la trente-sixième et la quarante-deuxième année. Vient ensuite une phase stationnaire jusqu'à la soixantième année où commence alors le déclin physique.



La courbe 1 représente schématiquement le développement physique sans application d'exercice. Elle montre ses poussées au moment de la puberté, du service militaire, de l'âge adulte, et un déclin rapide jusqu'à la mort précoce. Ce déclin commence à 43 ans. La courbe 2 représente ce développement physique chez un pratiquant d'exercices méthodiques quotidiens. Les périodes d'accroissement sont fusionnées sans les à-coups de la courbe précédente. Le développement de la jeunesse est plus accentué, la période stationnaire va de 25 à 50 ans, le déclin est plus lent et la sénilité réduite, la mort plus tardive. Les chiffres horizontaux indiquent l'âge, les verticaux le coefficient d'accroissement.

Aussi, le développement physique pourrait se représenter schématiquement par la méthode graphique, pour l'homme moyen vivant de la vie habituelle et sans action particulière de l'éducation physique. La courbe 1 représente la situation de la grande majorité des personnes des sociétés modernes. Voici au contraire la courbe 2 (en pointillé) qui nous montre le développement produit sur un être humain par une pratique quotidienne des exercices capables de donner un rendement physique et physiologique maximum. On y observe que les deux grandes poussées de la puberté et de l'âge adulte sont moins apparentes par suite du relèvement moyen de la courbe, qui est plus unie, plus régulière et privée des à-coups angulaires brusques indiqués sur la première.

Il faut, de plus, observer que la seconde se tient plus élévée que la première puisque le développement physique exprimé par la force, la taille, le poids, le rendemement, la résistance, la santé, la durée de la vie est incontestablement supérieur chez l'être formé et entretenu par l'exercice rationnel. Mais ces améliorations, quoique également plus marquées sur la seconde (pointillée), pendant la jeunesse, se répartissent mieux sur tout l'ensemble de la courbe. Ceci signifie en somme, que l'influence de l'éducation et de l'entretien physique durant toute une existence est de rendre la formation physique harmonieuse et progressive, de prolonger la vie, de diminuer les chances de déchéance sénile.

Mais, ce qui doit nous frapper surtout, c'est que chez un être éduqué physiquement et par comparaison avec ceux qui n'ont pas subi ce développement, c'est dans le premier tiers de la vie que se fait l'accroissement le plus important. Il est d'autant plus marqué qu'on est plus jeune. La règle suivante se dégage de ces observations : *L'accroissement physique de l'organisme est continu, durant toute la vie et proportionnel à la vitalité. Il diminue, comme elle, avec les années mais il persiste jusqu'à la déchéance sénile et il est d'autant plus marqué que la vitalité est mieux entretenue par la mise en activité régulière des différentes fonctions organiques, respiration, circulation, digestion, nutrition* entre autres. Notre valeur physique est donc soumise à deux facteurs : l'un, facteur d'accroissement : le développement et l'entretien des fonctions organiques par l'exercice, et l'autre, facteur de diminution : l'âge, qui n'est en somme qu'une représentation chiffrée de la baisse progressive de notre vitalité.

En traduisant en langage ordinaire ces documents scientifiques de vulgarisation, cela veut dire que nous ne devons pas négliger l'éducation physique de nos enfants pendant la période de leur vie où nous pouvons, à notre guise, établir sur des bases solides leur capital santé et ménager leur vitalité. Il est de notre strict devoir de leur donner tout le bénéfice qu'ils peuvent en tirer et que quoi qu'ils fassent ils ne pourront récupérer dans son entier s'ils ne l'ont pas acquis à ce moment. Certes, un homme qui débute dans l'exercice à l'âge de trente ans ou quarante ans obtient encore et pendant de longues années des modifications organiques considérables, mais il n'atteint pas à tout ce qu'il aurait pu acquérir s'il avait commencé 15 ou 20 ans plus tôt. Pendant l'adolescence, l'exercice régularise les poussées normales de croissance qui sont parfois surprenantes, aussi bien en hauteur qu'en largeur et ne peuvent se produire avec une pareille intensité qu'à cet âge. L'application du travail physique à cette époque de la vie augmente considérablement l'importance du développement corporel.

Ce sont là des vérités que personne ne conteste habituellement. Il n'est pas un père de famille qui ne soit acquis à ces idées. Il est reçu partout que l'exercice fait le plus « grand bien » aux enfants, et pour cette raison on leur accorde une heure de gymnastique par semaine (!) dans les collèges.

Je demande cependant la permission d'insister sur ces connaissances vulgaires. L'exercice est plus qu'utile aux enfants, il leur est *indispensable*. Ce n'est pas une heure par semaine pour une classe qu'il faut donner, c'est une demi-heure par enfant et par jour. Depuis quelque dix ans, j'ai dirigé, dans ma clientèle, l'éducation physique de beaucoup d'entre eux. Je laisse de côté ici ceux qui étaient préalablement normaux et vigoureux, pour ne m'occuper que des malingres. Je fais commencer les exercices rationnels à 6 ans chez les garçons et à 7 ans chez les filles. Les vices de conformation et de fonctions qu'on trouve chez eux à ce moment et qui les font remarquer parmi les autres enfants de leur âge sont : 1° La petitesse de la taille ; 2° l'insuffisance de tour de poitrine ; 3° l'aplatissement du thorax ; 4° la gracilité des membres ; 5° la saillie trop accentuée des genoux et des malléoles (rachitisme) ; 6° le soulèvement trop marqué des omoplates ; 7° la maigreur ; 8° la pâleur, la nervosité ou l'apathie ; 9° la paresse par difficulté au travail ; 10° les troubles digestifs : entérite, diarrhée, constipation, fausse appendicite ; 11° les déviations de la colonne vertébrale ; 12° l'insuffisance respiratoire avec respiration par la bouche ouverte. Telles sont les principales conditions où l'exercice quotidien fait merveille et dont nous allons étudier l'application.

(*A suivre.*)

Dr FRANCIS HECKEL.

(1) Voir le n° 699 du 10 Février.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette même place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Pourquoi les freins serrent-ils mieux en avant qu'en arrière ?

Voulez-vous me permettre de répondre à la question posée par votre correspondant M. Berilhault dans le *Petit Dictionnaire sportif* du 17 février.

Considérons une voiture automobile représentée schématiquement par notre figure A.

Son poids total est par exemple de 1.000 kilos, soit 600 kilos supportés par l'essieu arrière, et 400 kilos supportés par l'essieu avant.

Ces poids sont ceux qu'indiquerait une bascule, sur le plateau de laquelle on ferait

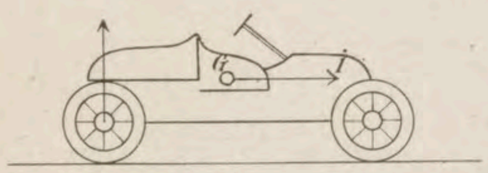


Fig. A

reposer successivement les deux trains. Quand la voiture avance à une vitesse uniforme, les deux essieux supportent aussi ces poids.

Imaginons que, par un coup de frein, on vienne à diminuer la vitesse : la voiture, à cause de son inertie, va tendre à continuer le mouvement en avant, comme si une force I était appliquée à son centre de gravité G. Elle va donc imiter le mouvement de ses passagers, que le coup de frein a projetés en avant, et l'essieu arrière va se décharger d'un certain poids, poids qui va être reporté intégralement sur l'essieu avant. L'essieu arrière ne portera plus que 300 kilos, par exemple, tandis que l'essieu avant en supportera 700.

Les roues arrière, subitement déchargées, et dont le mouvement de rotation est gêné d'autre part par le serrage du frein, vont cesser de tourner (leur adhérence sur le sol est en effet proportionnelle au poids qu'elles supportent). Le blocage est donc difficile à éviter.

Il serait par contre beaucoup plus difficile de bloquer les roues avant puisque leur adhérence se trouve presque doublée.

Il faudrait, pour que le blocage ait lieu, que l'effort de freinage soit supérieur au double de celui qui suffit pour bloquer les roues arrière.

On conçoit maintenant pourquoi les

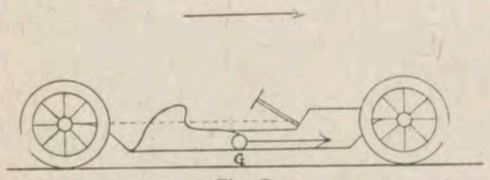


Fig. B

freins produisent le blocage en marche avant, alors qu'ils ne le font pas en marche arrière. Dans ce cas, en effet, le ralentissement de la voiture qui recule amène une surchage sur les roues arrière freinées, et augmente leur adhérence au lieu de la diminuer.

Remarquons que cet argument est un de ceux qui militent le plus fortement en faveur du freinage sur les roues avant, si en faveur à l'heure présente.

Notons encore que si l'on arrivait à placer le centre de gravité de la voiture plus bas que le plan qui contient les essieux, l'effet contraire se produirait : l'essieu arrière serait surchargé pendant le freinage : la figure B l'indique clairement.

GEORGES LECOMTE.
Roubaix.

Croyez-vous au succès d'une épreuve cycliste de six jours à Paris ?

Je suis de l'avis de Petit Breton, une course de *huit* jours aurait beaucoup de succès à Paris. En adoptant dans cette épreuve les règlements en vigueur à Madison-Square et à Berlin, on enlève tout l'intérêt de cette épreuve. Les dernières courses de six jours ont été d'une monotonie désespérante ; on peut y remédier en organisant une épreuve de 8 jours, à raison de 6 heures de course par jour (de 6 heures à minuit par exemple), de façon à ce que les spectateurs puissent se rendre au Vélodrome après leur travail.

Ainsi présentée, l'épreuve aurait un grand intérêt. Quand à la question financière, il ne faut pas se faire trop d'illusions, on couvrirait les frais et c'est l'essentiel.

UN LECTEUR.

Quelle sera la Coupe Femina pour 1912 ?

Le règlement de la *Coupe Femina*, doit être entièrement changé cette année; j'estime qu'une course de ville à ville, Paris-Lyon, par exemple, avec deux escales est parfaitement faisable et qu'elle donnerait des enseignements autrement intéressants qu'une promenade en rond au-dessus des hangars d'un aérodrome.

Pour ce qui est de notre résistance physique, elle vaut bien celle des hommes, je ne vous en donnerai que cette preuve-ci : Le 31 décembre dernier, j'ai couvert, par un temps épouvantable, 254 kilomètres, c'est-à-dire, 20 kilomètres de plus que mon maître, Henri Farman, dans la Coupe Michelin 1910.

HÉLÈNE DUTRIEU.
détentrice des Coupes Femina *1910-1911*.

Pourquoi veut-on cantonner les femmes dans les aérodromes ? Le règlement de la *Coupe Femina* doit être modifié car, tourner en rond est dangereux et monotone ; la seule formule intéressante actuellement est celle du cross country aérien, qui oblige l'aviatrice à savoir se servir de la boussole, de la carte, à s'élever à différentes hauteurs pour éviter les obstacles, etc.

Que *Femina*, en 1912, organise pour nous, une épreuve de ville à ville, et nous prouverons au public que nous pouvons faire tout aussi bien que les hommes.

Baronne RAYMONDE DE LAROCHE.

Pourquoi des fuselages quadrangulaires ?

Le triangle est en effet la seule figure géométrique plane composée de lignes droites qui soit indéformable.

Il n'est peut-être pas inutile de définir ce que l'on est convenu d'appeler « figure indéformable ».

Imaginons un ensemble composé de barres droites, assemblées à leurs extrémités les unes aux autres, de telle façon qu'elles puissent prendre autour de chaque joint (en faisant naturellement abstraction des autres liaisons) une position absolument quelconque. Mécaniquement, un tel dispositif pourrait être réalisé par des joints à rotules.

L'ensemble sera dit indéformable si, quand on applique une force de direction quelconque à l'un quelconque des joints, la position relative des barres reste invariable.

La plus simple des figures indéformables est, nous l'avons dit, le triangle composé de trois barres et de trois nœuds (les points de jonction des barres s'appellent des *nœuds*).

Un rectangle n'est pas indéformable : si, en effet, on applique à l'un de ses sommets une force F (fig. 1), il s'aplatira

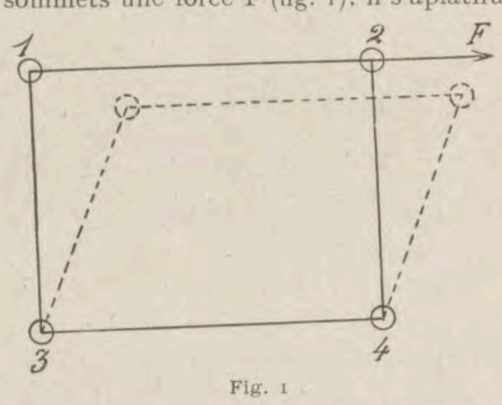


Fig. 1

et prendra la forme indiquée en pointillé.

Réunissons au contraire les sommets 1 à 4, par exemple, par une barre formant diagonale (fig. 2) : La nouvelle figure sera indéformable. L'effet de la force F sera de comprimer la nouvelle barre:

Dans la construction des fuselages d'aéroplanes, il n'entre pas seulement des barres rigides, c'est-à-dire pouvant résister à la compression ; on emploie aussi des fils d'acier qui ont le très grand avantage d'être très légers, mais qui, par contre, ne peuvent résister qu'aux efforts de traction.

Si donc on se contentait, dans le cas de la figure 2, de joindre les nœuds 1 et 4 par un fil, l'ensemble obtenu ne serait que partiellement indéformable. Pour arriver au résultat cherché, il faut ajouter un second fil joignant les nœuds 2 et 3 (fig. 3.)

On conçoit que l'on obtienne des ensembles indéformables par la juxtaposition, convenablement faite, d'éléments individuellement indéformables. Peu importe donc la forme générale d'une

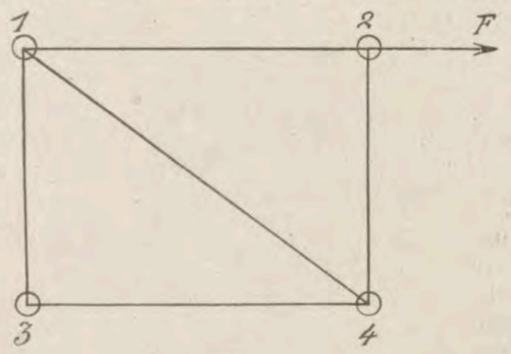


Fig. 2

poutre armée (fuselage d'aéroplane ou autre) si elle est composée d'éléments indéformables, assemblés eux-mêmes les uns aux autres d'une façon indéformable.

Il y a d'ailleurs des cas où l'on est bien obligé d'avoir recours à la solidité de l'assemblage pour assurer l'indéformabi-

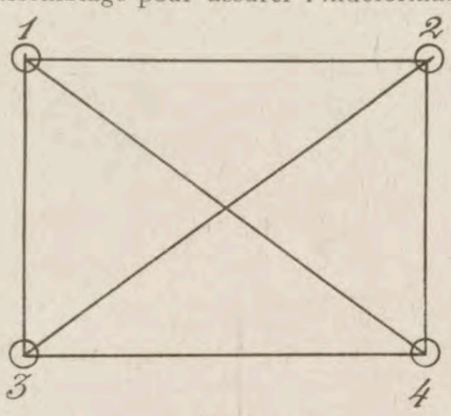


Fig. 3

lité de l'ensemble. Les haubans sont parfois très gênants pour loger les différents organes de l'appareil ; d'autre part, ils offrent au vent une très forte résistance, et l'aéroplane où ils sont trop nombreux, absorbe une force motrice considérable.

MAURICE BILHAUD.
Rue de Lisbonne, Paris.

Le tirage au sort dans les championnats de tennis.

La question que vous posez à vos lecteurs dans le numéro du 8 février, est très intéressante. A mon avis, dans les championnats de tennis, on ne devrait employer que le système des têtes de séries, mais avec la condition expresse, que le joueur, tête de série, ne puisse pas disputer plus de deux épreuves par jour, et encore ces épreuves devraient elles être espacées d'au moins 6 heures.

Je crois que l'on obtiendrait ainsi des résultats exacts.

HILMAR-HEYNO VON MUNCHHAUSEN,
25, boul. de Waterloo, Bruxelles.

QUESTIONS NOUVELLES

Comment peut-on connaître la multiplication d'une automobile ?

Je suis possesseur d'une douze chevaux et serais heureux de connaître sans calcul sa multiplication aux différentes vitesses. Comment faut-il m'y prendre ? J'ai consulté plusieurs manuels d'automobile, et aucun ne m'a renseigné à ce sujet.

MARCEL LEMBAT.
Juvisy.

Match aux points ou au finish ?

En boxe, il y a deux sortes de combat, le match aux points et le match au finish. Celui-ci, qui se termine par l'abandon, où le knock-out d'un des deux adversaires est autrement décisif que le match auxpoints;

Ne croyez-vous pas que tous les combats pour les championnats du monde devraient se disputer au finish ? de cette façon, le vaincu ne pourrait pas invoquer d'excuses. comme cela arrive si souvent.

OSCAR OSÉ.
23, rue Jean de Beauvais, Paris.

Pourquoi n'y a-t il pas de piste de Curling en France ?

Il est un sport dont on ne parle pas, et qui pourtant est passionnant : « Le Curling ». Nous sommes nombreux parmi les Français, qui le pratiquons depuis plusieurs hivers, mais nous n'avons pas de pistes de « Curling », alors que les patinoires artificielles d'Outre-Manche en possèdent toutes. Aussi le nombre de Curlers Anglais et Ecossais est-il considérable.

Quand verrons-nous le Curling Club de France disputer la palme aux Ecossais et Canadiens ?

G. DE MANTHÉ.
35, rue de Berri, Paris.

Accorderiez-vous le but ?

Une équipe tente un but (après essai ou sur faute de l'adversaire). Le ballon passe entre les deux poteaux et vient mourir au-dessus de la barre horizontale qu'il franchit de peu ; mais le vent contraire ramène le ballon en arrière pour le faire retomber dans le terrain devant les poteaux. Le but est-il fait ?

EDOUARD LE ROY.
Rue Lauriston, Paris.

Nous donnerons dans notre numéro du 10 mars, les réponses à ces questions.

TRICK.

JURISPRUDENCE SPORTIVE

Le Sport et les Compagnies de Chemins de fer.

Souvent des sportsmen ou coureurs subissent un préjudice par le fait que les Compagnies de chemins de fer leur livrent avec retard ou avariés les machines ou appareils qu'ils les avaient chargées de transporter : parfois, il leur arrive ainsi de manquer le départ dans les épreuves ou meetings auxquels ils devaient prendre part.

Les Compagnies sont-elles, et dans quelle mesure sont-elles alors responsables ? Deux décisions de justice vont nous éclairer à cet égard.

I. Le 8 août 1909, la jument Pierrette II que son propriétaire M. F... avait expédiée en grande vitesse pour venir prendre part aux courses de Lorient, arrivait en gare de cette ville, blessée au point de ne pouvoir courir.

M. F..assignait la Compagnie en dommages-intérêts, et celle-ci, sans contester sa responsabilité, se bornait à offrir remboursement des dépenses occasionnées par les blessures de l'animal, et refusait de tenir compte de la perte des prix, en invoquant l'article 1150 du code civil, aux termes duquel le débiteur n'est tenu qu'aux dommages-intérêts qui ont pu être prévus lors du contrat. Mais le tribunal de Pontivy, après avoir déclaré certain que la Compagnie savait que le cheval était un cheval de courses, devant prendre part aux épreuves organisées à Lorient et que, dès lors, elle avait pu prévoir les dommages-intérêts auxquels elle s'exposait en ne remplissant pas ses obligations et en ne livrant pas l'animal en bon état, décidait que, pour apprécier le préjudice subi par M. F..., il y avait lieu de tabler sur une moyenne résultant de la combinaison de la somme totale des prix dans chaque course avec le nombre de ces prix, et, d'après cette base, il allouait à M. F... une indemnité de 1800 francs.

II. Mais il n'en va pas toujours aussi bien au gré des coureurs. Ainsi, un cycliste qui s'était rendu par le grand frère, de Nantes à Redon, après avoir fait enregistrer comme bagage sa bicyclette de course, n'ayant pu se faire livrer celle-ci à sa descente du train, et ayant ainsi manqué les épreuves auxquelles il venait prendre part, réclama en vain à la Compagnie une large indemnité. Le tribunal de Commerce de Nantes lui alloua bien une cinquantaine de francs, pour les quelques jours durant lesquels il avait été privé de sa machine, mais il refusa de tenir compte de la perte de ses prix, ou de ses chances de gain : attendu, a-t-il dit dans son jugement, que les agents de la Compagnie n'ont pu savoir qu'il s'agissait d une bicyclette de course, et que de plus A... (le cycliste), ne peut réellement considérer comme acquis d'avance des prix de courses, par cela seul, qu'il en a déjà gagné et qu'il était engagé pour concourir ; — que, malgré toutes les probabilités sur lesquelles il se base, l'obtention de ces prix restait toujours hypothétique par suite de l'incertitude qui est toujours attachée à sa profession... »

Conclusion : sporstmen qui confiez au grand frère l'instrument de vos luttes, si vous voulez vous voir indemniser équitablement en cas de retard, de perte ou d'avarie, prenez soin de faire connaître aux agents de la Compagnie le but auquel est destiné cet instrument que vous les chargez de transporter, et, bien entendu, conservez la trace écrite des déclarations que vous faites à cet égard.

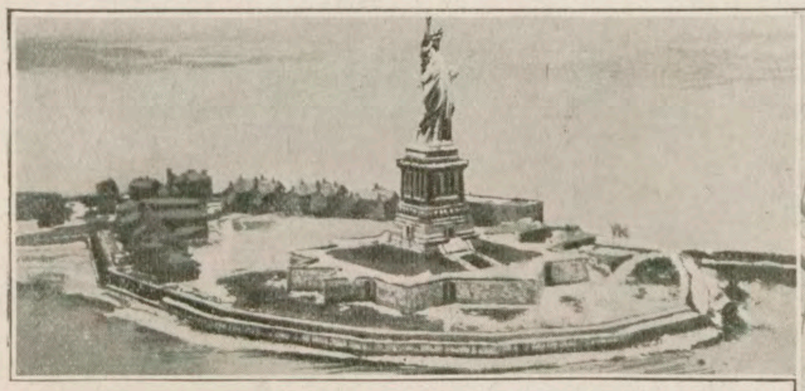
J. IMBRECQ.
Avocat à la cour de Paris

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

" Electron " qui a remporté le Grand Prix d'Héliopolis, une des courses les plus importantes d'Egypte.

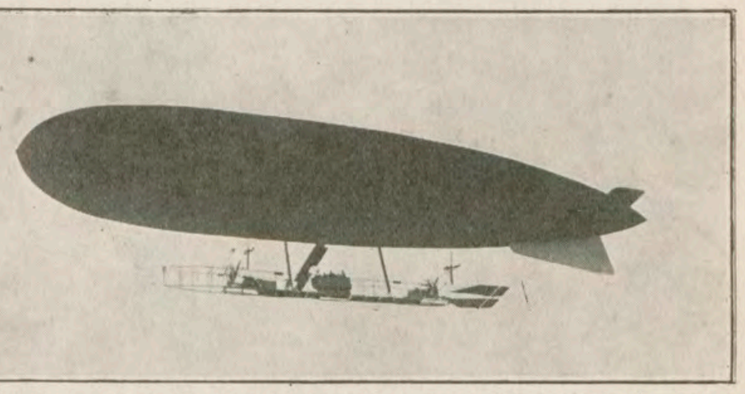
Les trois conducteurs des Fiat dans le Grand Prix de l'Automobile Club de France. (De droite à gauche) : *Raph. de Palma, l'excellent amateur ; Wagner, vainqueur de la Coupe Vanderbilt en 1906, Bruce Brown, gagnant des Grands Prix d'Amérique 1910 et 1911.*

Le jockey Thibault s'est contusionné au poignet et à la cheville en tombant dans le Prix Sauveur, le Mardi Gras à Auteuil.

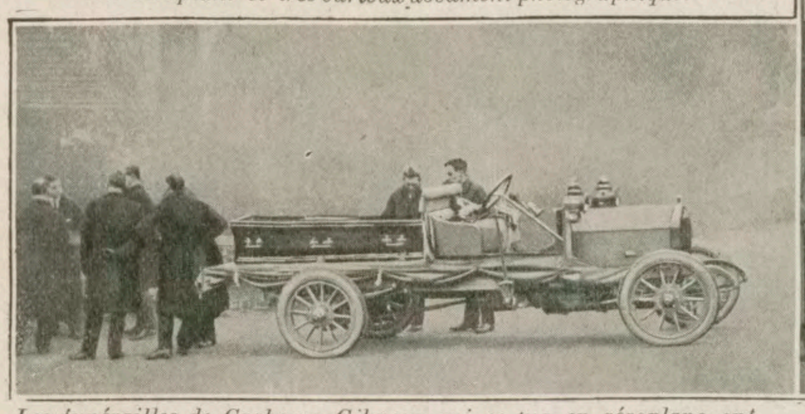


Frank Cofflyn est allé voler autour de la statue de la " Liberté ", à l'entrée de la rade de New-York. Il a pu prendre du haut de son aéroplane ce très curieux document photographique.

L'embarquement à Marseille des aéroplanes qui vont servir à la mission militaire au Maroc commandée par le capitaine Clavenad.

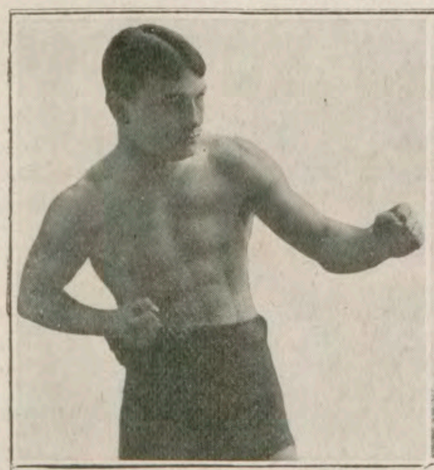


Le dirigeable " Capitaine Ferber " a terminé ses essais de réception par un raid de 280 kilomètres, aux environs de Paris, il s'est maintenu durant 6 heures à plus de 1.400 mètres d'altitude.



Les funérailles de Grahame Gilmour qui se tua en aéroplane ont été célébrées le 21 février à Nickleham. Suivant les volontés du défunt son corps a été transporté au temple par un camion automobile, et les cloches ne furent pas sonnées.

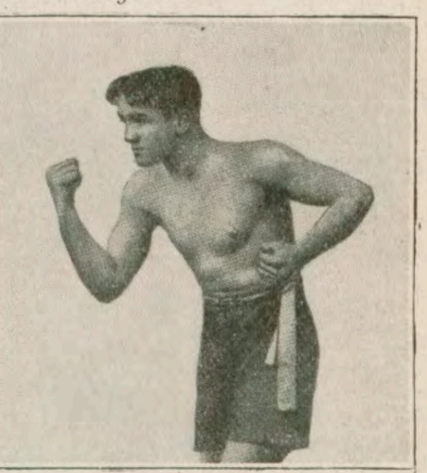
Le match de rugby qui opposait le 21 février à Pau la section Paloise à une équipe de Gallois, a été très intéressant. Les Gallois ont triomphé par 12 points à 5. La veille, ils avaient battu l'Aviron bayonnais à Bayonne.



Notre excellent boxeur De Ponthieu, vient de battre facilement en Amérique, Jos Coster.

L'équipe d'Association du Lycée Saint-Louis, qui a battu le 22 février à Colombes l'équipe de Chaptal par 7 buts à 1, dans la finale du championnat interscolaire.

L'Association sportive française, a battu le 25 février à Colombes, le club de la Société générale par 3 buts à 1, s'attribuant le titre de champion de Paris. (Association).

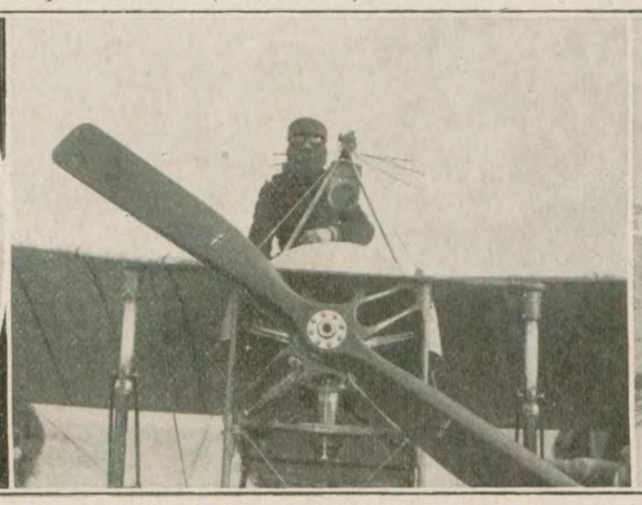


Johnny Kilbare, le nouveau champion du monde (poids plumes) par sa victoire sur Abe Attel.

Le buste de Mouillard, l'inventeur des premiers principes de l'aviation, élevé à Heliopolis.

Dans les bois de Ville-d'Avray, s'est disputé le 25 février le championnat de cross-country des Tout-Petits, 225 concurrents prirent le départ. Le vainqueur fut Maroie qui couvrit les 8 kil. 500 m. en 43 m. 45 s. Sauvan se classait second.

Mike Gibbons, la nouvelle étoile pugiliste d'Amérique, a battu Willie Lewis en deux rounds.



Le dernier raid aérien du lieutenant Ducourneau, six jours avant sa mort tragique. Il vint de Pau à Biarritz, en compagnie du lieutenant de Malherbes. Le lieutenant Ducourneau était également un cavalier accompli.

Charles Nieuport, le constructeur d'aéroplanes, est un fervent du tir aux pigeons de Pau.

HIPPISME

Les familles de pur sang [1]

Récapitulation générale des performances accomplies en 1911 par les représentants de chaque famille.

Nous avons récapitulé ici, dans un seul tableau, le détail des performances fournies par les représentants de chaque famille au cours de l'année 1911, chaque souche venant au rang qui lui est assigné d'aprés le total des sommes gagnées par ses représentants.

N°s d'ordre.	N°s des familles	Chev. ayant couru	Courses courues.	Chev. ayant gagné.	Courses gagnées.	Sommes gagnées.
—	—	—	—	—	—	—
1	2	274	1.569	99	216	1.736.210 fr.
2	4	161	895	78	154	1 565.158
3	5	190	1.184	87	179	1 482.626
4	1	199	1.125	87	172	1.072.435
5	3	211	1.232	78	167	886.024
6	14	37	181	13	27	842.208
7	8	155	984	76	156	748.937
8	11	101	638	44	79	657.743
9	(7)	67	477	31	80	531.696
10	(13)	90	606	44	92	492.567
11	(19)	107	683	42	86	471.953
12	(27)	35	293	18	54	381.106
13	12	102	581	37	77	325.037
14	(10)	49	297	23	45	290.040
15	(16)	56	308	24	48	267.878
16	(17)	58	358	25	54	266.325
17	(20)	49	367	19	41	223.086
18	(6)	55	386	30	52	197.851
19	(9)	56	307	19	43	186.482
20	(23)	38	240	16	32	137.644
21	(25)	29	153	12	17	129.348
22	(31)	16	154	12	22	100.934
23	(22)	23	135	10	22	96.445
24	(15)	33	178	11	21	84.142
25	(32)	22	122	10	24	72.767
26	(28)	20	88	4	8	66.927
27	(42)	16	86	7	11	51.566
28	(26)	10	43	1	3	48.340
29	(21)	13	76	3	7	38.450
30	(18)	21	92	8	11	27.027
31	(43)	4	22	1	2	15.960
32	(24)	13	52	3	3	13.462
33	(29)	2	12	1	2	8.725
34	(36)	2	18	1	1	8.145
35	(44)	1	16	1	5	6.835
36	(35)	2	12	2	3	5.856
37	(39)	2	17	1	4	4.655
38	(45)	1	7	1	1	1.865
39	(34)	1	1	»	»	»
40	(37)	»	»	»	»	»
non classées	✣	14	91	6	14	95.420
TOTAL . .		2.335	14.086	985	2.035	13 639 875 fr

Nous voyons ainsi que l'an dernier, 2.335 chevaux pur sang ont couru en courses plates à 14.086 reprises différentes : ce qui nous donne une moyenne de 6 sorties par cheval (exactement 6,03).

Sur ces 2.335 chevaux qui ont couru, 985 ont gagné : soit une moyenne d'environ 30 vainqueurs sur 100 (exactement 29,66 0/0).

Ces 985 gagnants ont remporté 2.035 victoires : soit une moyenne de 2 victoires par gagnant (exactement 2,06).

Il n'est pas inutile de présenter maintenant ces performances, en faisant la distinction d'après l'âge des chevaux qui les ont fournies.

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chev. ayant gagné —	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans . . .	790	3 345	220	350	2 167.900 fr.
3 ans . . .	861	6.808	451	1 057	7.187.593
4 ans . . .	361	2 486	179	398	3.066.482
5 ans . . .	169	851	73	134	945.603
6 ans et plus.	154	596	62	96	272.297
Total .	2 335	14.086	985	2.035	13.639.875 fr.

La première remarque qui frappe l'attention porte sur les chiffres élevés placés au compte des deux ans, surtout si l'on tient compte de ce fait que les représentants de cette génération n'ont le droit de courir qu'à partir de la dernière semaine de juin. Ils ont donc à subir une période d'inactivité de douze semaines, tandis que leurs congénères des autres générations peuvent courir pendant les trente-quatre semaines qui représentent la durée de la saison des courses plates.

Etant donnée cette circonstance, on peut s'étonner que le nombre des deux ans ayant couru, ne soit inférieur que de 71 à celui des trois ans et qu'il dépasse de plus du double celui des quatre ans.

On voit aussi que le total des courses, sinon réservées aux deux ans, du moins gagnées par eux, représente le tiers de celles qui sont gagnées par les trois ans et les sept huitièmes de celles qui sont gagnées par les quatre ans.

D'autre part, c'est parmi les candidats de la plus jeune génération que la compétition est la plus difficile : ils ne comptent que 2 vainqueurs sur 7 ayant couru (exactement 1 sur 3,56), tandis que la proportion chez les trois ans, et chez les quatre ans est de 1 sur 2 environ (1 sur 1,91 pour les trois ans et 1 sur 2,02 pour les quatre ans)

(1) Voir les numéros depuis le 696.

Il faut reconnaître cependant que certains ménagements sont pris avec ces espoirs des luttes futures, tout au moins en ce qui concerne la moyenne des sorties sur le champ de courses : elle n'atteint que 4,23 pour chaque deux ans, alors qu'elle s'élève à 7,91 pour chaque trois ans et à 6,89 pour chaque quatre ans.

C'est à dessein que nous avons négligé dans ces remarques, les chiffres qui se rapportent aux chevaux de cinq ans et de six ans, et au-dessus. Ils n'ont pas toute la signification qu'on serait tenté de leur attribuer : par un souci d'exactitude, nous avons compris dans nos statistiques, toutes les épreuves disputées en France par des pur sang. Parmi ces épreuves, il en est de nombreuses qui, dotées de prix minimes, s'adressent aux animaux groupés par le hasard dans les environs de la modeste localité où elles se disputent.

Sans vouloir nier l'intérêt de ces courses, il est permis de leur refuser une influence importante sur les destinées de l'élevage. Or une grande partie des candidats de ces sortes d'épreuves, appartiennent aux générations de cinq ans, de six ans et au-dessus. Les chiffres qui se rapportent aux chevaux de cet âge ne représentent donc pas exactement la situation que l'on pourrait obtenir, en s'en tenant aux résultats fournis sur les hippodromes classiques.

Nous allons maintenant reprendre notre premier tableau qui nous donne le classement des familles simplement d'après le total des sommes gagnées par leur représentants.

Il serait intéressant de faire entrer en ligne de compte les autres éléments et de tirer de leur comparaison une nouvelle hiérarchie des familles contre laquelle on ne pourrait sortir l'argument que les succès de chaque souche sont purement proportionnels au nombre de leurs représentants.

On ne doit pas oublier que le calcul que nous allons faire ne peut servir en aucune façon à une étude économique sur les agréments du métier de propriétaire; car, dans le total des sommes gagnées nous avons tout compris. Or les suppléments de prix et les allocations des places se composent entièrement ou presque entièrement de l'argent des entrées qui est fourni en totalité par les propriétaires eux-mêmes. Il ne faut donc pas s'imaginer que nos calculs ne s'appliquent qu'aux sommes distribuées par les Sociétés de courses.

En divisant successivement le total des sommes gagnées qui s'élève à 13.639.875 francs, par les quatre autres totaux obtenus à notre tableau, nous verrons :

Que si tous les chevaux qui ont couru avaient recu une part égale des sommes gagnées, chacun d'eux aurait touché 5.841 francs;

Que si tous les chevaux qui ont gagné avaient reçu une part égale, chacun des gagnants aurait touché 13.847 francs;

Que si chaque course avait été dotée également, chaque prix aurait atteint le chiffre de 6.702 francs;

Enfin, que si chaque cheval avait reçu une part égale des sommes gagnées lors de chacune de ses sorties, il aurait touché pour chaque sortie 968 francs.

Ces chiffres constituent la moyenne à laquelle nous allons comparer les résultats obtenus sur chaque famille. Nous négligerons cependant deux des opérations sur les quatre : ce sont celles qui se rapportent aux chevaux gagnants et aux courses gagnées. Elles nous conduiraient à ce résultat absurde que le chiffre le plus élevé serait fourni par la souche qui, tout en ayant gagné une certaine somme, aurait fourni le moins de gagnants et remporté le moins grand nombre de courses.

Les deux autres opérations qui divisent les sommes par le nombre des chevaux ayant couru et par le nombre des courses courues nous donnent un renseignement plus digne de confiance.

Voici les familles chez lesquelles ces deux résultats dépassent les chiffres de la moyenne :

		Par cheval ayant couru —		Par course courue —	
famille	14	22.762	francs	4.653	francs
—	(27)	10 888	—	1.300	—
—	4	9.721	—	1.748	—
—	(7)	7.935	—	1.114	—
—	5	7.803	—	1.252	—
—	11	6 512	—	1 030	—
—	2	6.336	—	1.106	—
—	(10)	5.919	—	976	—

Si d'autre part, on procède au moyen du pourcentage, on peut comparer successivement le chiffre des chevaux qui ont couru :

1° Avec le chiffre de ceux qui ont gagné, la famille 8 est en tête.

2° Avec le chiffre des courses gagnées, la famille (27) est en tête.

3° Avec le chiffre des courses courues, la famille 2 est en tête.

4° Avec le chiffre des sommes gagnées, la famille 14 est en tête.

Celle qui se comporte le mieux dans le cumul des quatre comparaisons, c'est sans contredit la famille 4; elle est suivie d'assez loin par les familles 5, (27), (7), (10), (31), 14 et 1.

Telles sont les constatations que nous permet de faire l'étude des performances fournies au cours de l'année 1911.

RENÉ RIONDET.

Les courses d'Auteuil

Il faut se méfier des "dérobards"

Les événements d'une semaine consacrée toute entière au steeple chasing, où tous les numéros de quelque importance ont été des handicaps, ne sont pas des événements bien sensationnels. Auteuil nous réserve pour plus tard ses meilleurs numéros. Nous sommes encore en quelque sorte dans une période préliminaire.

Il y a pourtant, parmi les animaux qui ont paru, quelques sujets de marque, appelés à jouer les premiers rôles : Rioumajou par exemple. Celui-là est, sans aucun doute, un très bon cheval : il a la classe, l'aptitude, et avec cela plus de générosité qu'on ne pouvait croire. Une carrière magnifique semble s'ouvrir devant lui, mais il y a à son horizon quelques points noirs. Cette sensibilité du pied, cette légère boiterie qui se manifeste souvent après ses courses, ne laisse pas d'être inquiétante, bien qu'elle disparaisse rapidement : et plus inquiétante encore est cette habitude fâcheuse qu'il semble avoir prise de se dérober en approchant du poteau. Dimanche, la dérobade n'avait été qu'esquissée. On avait été tenté de l'interpréter comme un signe de détresse, la défense d'un cheval arrivé à la limite de son effort. Mais on a pu voir mardi que ce n'était pas du tout cela. Rioumajou avait réglé tous ses adversaires magistralement, sans discussion, et il n'avait plus qu'à aller tranquillement au poteau, quand il a versé sur la droite, si franchement, cette fois, et avec une telle résistance qu'il est allé finir tout contre la grille du pesage. Son mauvais vouloir s'est manifesté très exactement devant la porte du pesage, celle par laquelle il était sorti et par où il comptait rentrer. C'est donc, très vraisemblablement, la crainte d'avoir à accomplir un nouveau tour de piste et le désir de revenir à l'écurie qui a motivé son incartade, Le cas n'est pas nouveau ; et pour corriger ces chevaux trop pressés de rentrer chez eux, on a employé avec succès un remède très simple : les faire sortir sur la piste un peu plus loin, par une porte située au delà du poteau d'arrivée. Espérons, qu'avec cet expédient, et aussi un peu de repos aidant, le poulain de M. A. Veil-Picard s'assagira. Son excellent entraîneur ne l'a guère ménagé : un prix de 10.000 francs le jeudi, un de 15.000 le dimanche, un autre de 10.000 le mardi, c'est magnifique, mais la tâche est un peu sévère.

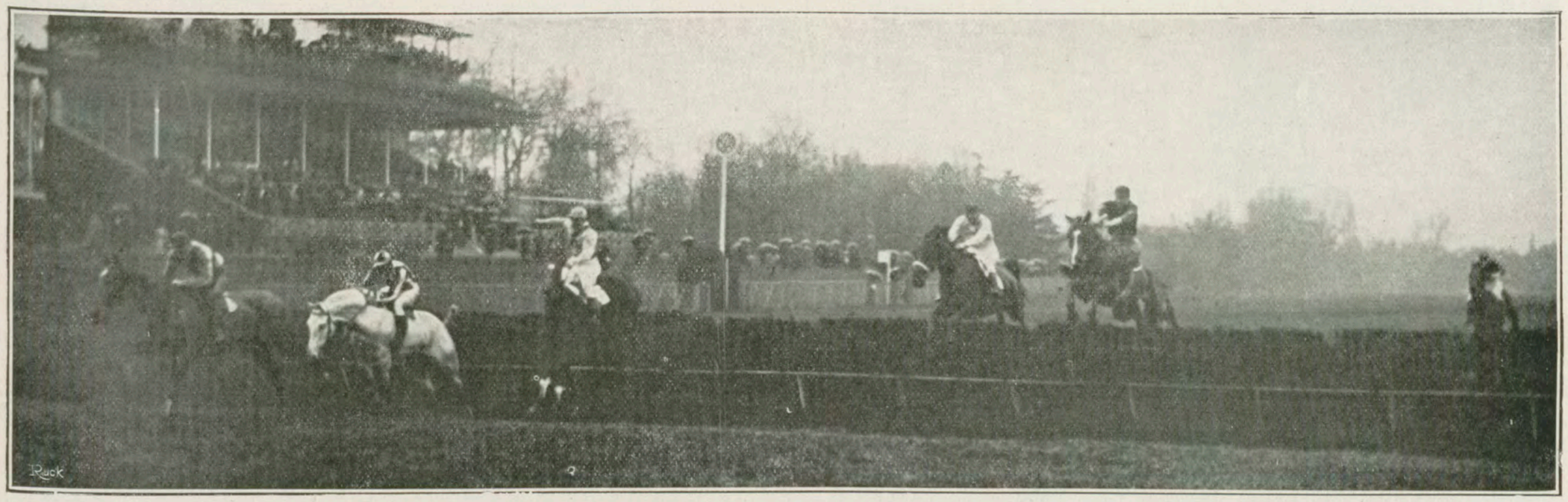
UNE CHUTE DE THIBAULT

Rioumajou a laissé derrière lui dimanche Made in England et mardi Secours. La course assez médiocre qu'ils ont fournie depuis dans le prix Beugnot déprécierait un peu ces deux succès, si leur facilité n'était là pour en souligner la valeur.

Il faut se méfier des défaites trop radicales : Témoin Scoff qui avait fini mardi loin derrière Rioumajou, Secours, Monot, Va Tout et qui a enlevé si brillamment dimanche le prix Beugnot ; témoin encore Dame des Prés que sa défaite de jeudi n'a pas empêchée de gagner le prix de Billancourt. Il est vrai que tous les deux portaient des poids ultra légers. Le véritable héros de la réunion de dimanche dernier a été le runner up de Dame des Prés, Corncob. Après une carrière médiocre dans les prix à réclamer, voici ce vieux hongre qui se révèle tout à coup comme un crack. L'entraîneur Leigh, qui a à son chef de nombreuses transformations n'en a jamais opéré de plus curieuses. Le Miracle en était une belle, Ange Blond encore mieux, mais Corncob est tout à fait extraordinaire. Un point fort remarquable, c'est le peu de succès que Leigh obtient avec les chevaux qu'il prend tout jeunes, qu'il dresse, qu'il fait lui-même, comparé à ceux vraiment merveilleux qu'il obtient avec les animaux déjà âgés, et déjà amenés en conditions par ses confrères.

STUART.

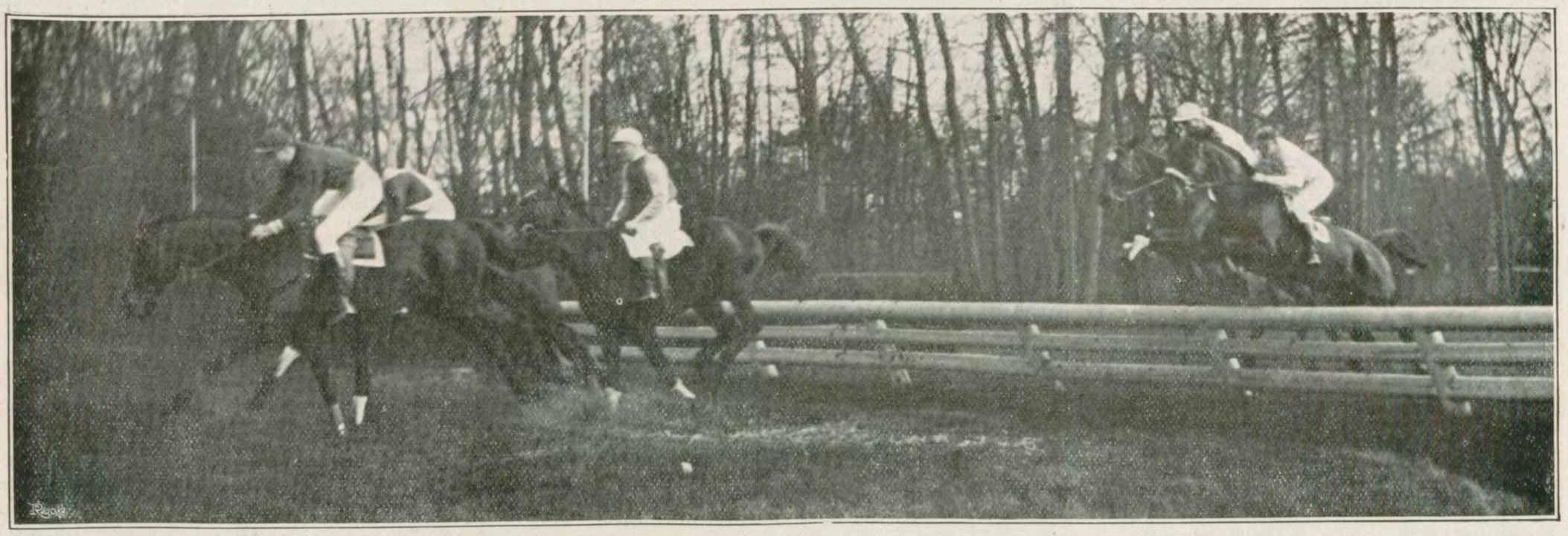
LES COURSES D'AUTEUIL



Soir de Fête Monsieur Monestyr Le Miracle Dame des Prés Saint Léonard Kimmer

LE SAUT DE LA RIVIÈRE DANS LE PRIX HUNGERFORD (steeple, 4.500 m., 10.000 fr.), 22 février.

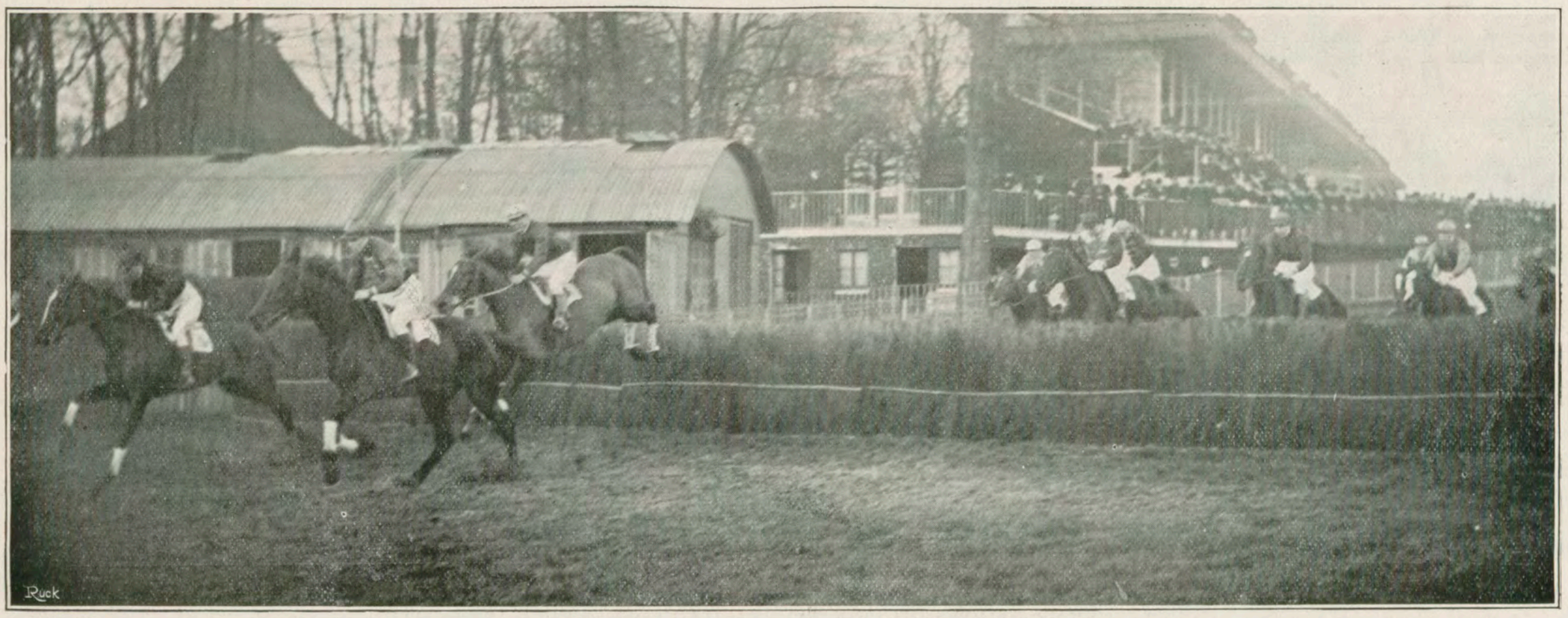
Au mur en pierres, Angelo II tombait et gênait Soir de Fête. A la rivière des tribunes, Soir de Fête, M. Monestyr, Le Miracle, Dame des Prés et Saint Léonard sautaient ensemble. Kimmer venait fort dans la ligne droite, mais culbutait à la dernière haie. Soir de Fête battait M. Monestyr de deux longueurs devant Le Miracle.



Kumamoto Héron Lucullus III Corncob Dame des Prés

LE SAUT DU BROOK DANS LE PRIX BLAVIETTE (steeple 4.000 m., 15.000 fr.), 25 février.

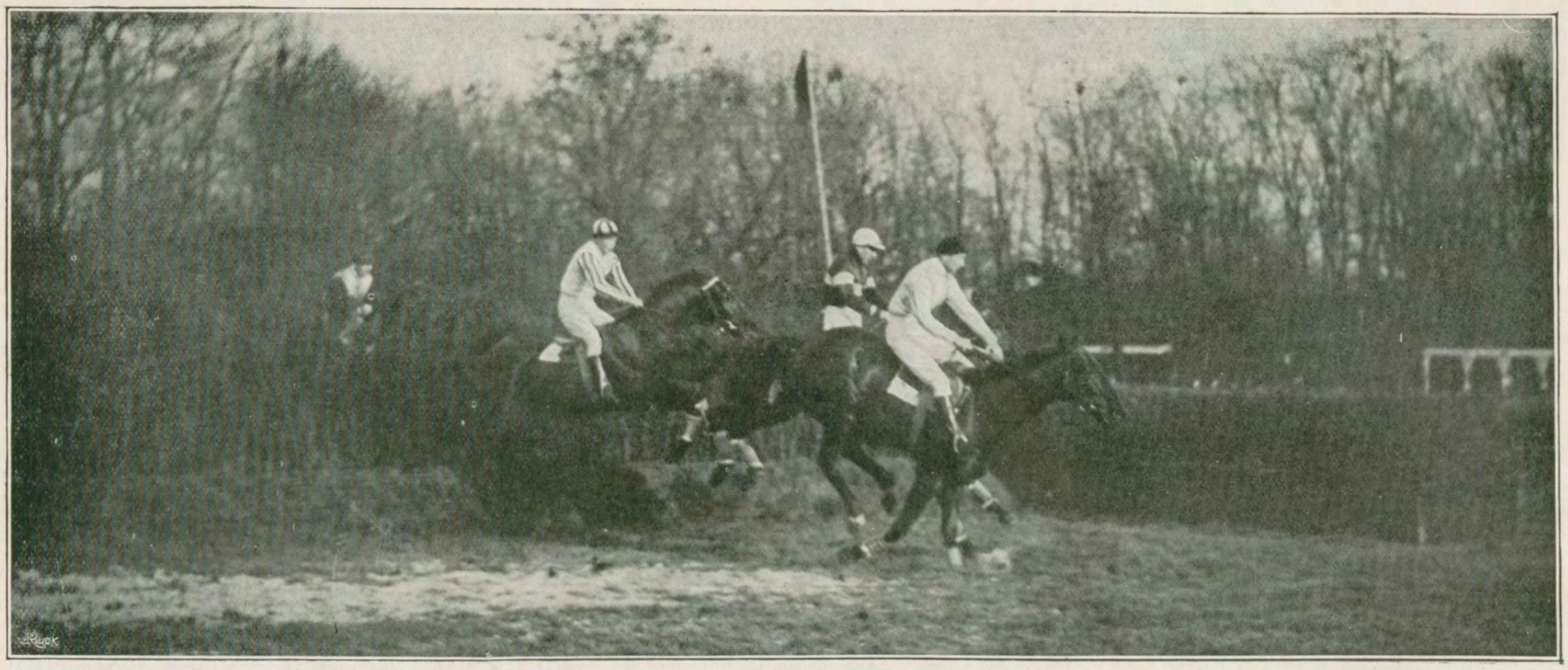
Kumamoto, Lucullus III et Héron ont eu longtemps le commandement devant Dame des Prés et Cabrion qui tombait à la rivière. Au huit, Dame des Prés rejoignait les leaders et passait en tête après le second saut du talus. Dans la ligne droite, Corncob tentait un effort, mais Dame des Prés conservait une longueur et demie d'avance, Kumamoto était troisième à 3 longueurs.



LA HAIE DU PAVILLON DANS LE PRIX BEUGNOT (haies, 3.500 m., 15.000 fr.), 25 février.

Jochanaan est parti en tête. En face, Maurienne et Scoff II étaient avec lui. Dans le tournant de Passy, Jochanaan, Scoff II, Maurienne, Viscos II, Made in England et Secours étaient dans cet ordre. Entre les deux dernières haies, Scoff II se détachait, pour l'emporter de 5 longueurs sur Hopper, 2e à 3 longueurs devant Maurienne.

LE MARDI GRAS HIPPIQUE



Le Musicien Oui Cabrion Superfin

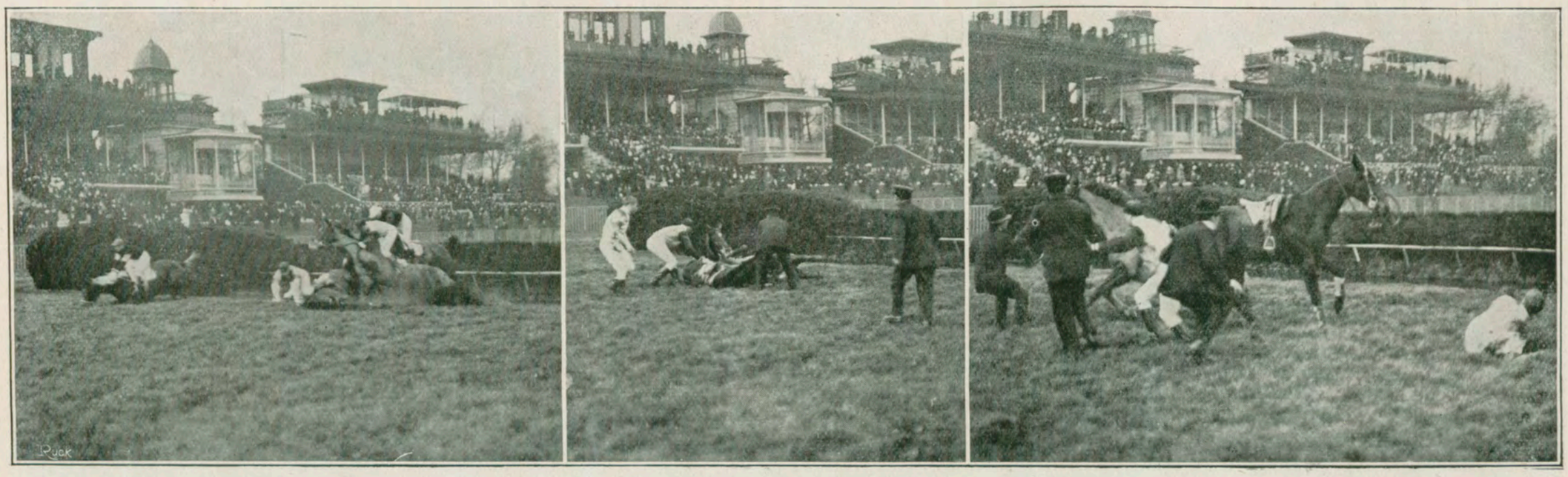
LE SAUT DU BULL-FINCH DANS LE PRIX DU PHALANSTÈRE (Steeple 3.500 m., 5.000 fr.) 20 Février.

Le Musicien, prenait la tête devant Superfin. Aux tribunes, Superfin le précédait suivi de Oui, Le Musicien et Cabrion. Dans les tournants, Cabrion prenait l'avantage qu'il conservait jusqu'à l'arrivée. Il l'emportait de trois quarts de longueur sur Superfin.

Arson Rioumajou Va Tout Secours Scoff II Monot Kom Ombó

LA HAIE DU MUR DANS LE PRIX DU VIADUC (Haies, 3.800 m., 10.000 fr.)

Arson, Kom Ombô, Monot et Scoff II ont pris la tête. En face Rioumajou venait à coté d'Arson. Dans le tournant, il était devant Secours et Va Tout. Après la dernière haie, il avait facilement l'avantage, mais à quelques mètres du poteau, il marquait un écart et conservait difficilement trois quarts de longueur sur Secours.



Berkshire Lass Caubet Tauzia Molaire Arghoun Caubet Tauzia Molaire Molaire Caubet Tauzia

LES DIVERSES PHASES DU PRIX SAUVETEUR (Steeple, 3.800 m., 3.000 fr.).

Presque chaque année, le Mardi Gras à Auteuil est marqué par une course carnavalesque. Ce fut l'autre jour le Prix Sauveteur qui remplit ce rôle. A la rivière, les quatre concurrents tombaient. Berkshire Lass était la première remontée et, après une seconde chute au huit, achevait le parcours. Molaire, remontée, refusait le huit. Arghoun, rattrapé, bénéficiait de la seconde place.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)
DESSINS DE ROBERT EDGREN

— Il vaut mieux que vous lui télégraphiez vous-même, répartit Charlie. Votre nom sur le télégramme le rendra très fier.

Corbett envoya donc une dépêche à Ruhlin et, naturellement, quand il arriva à Cleveland, Ruhlin l'attendait. Corbett causa avec lui et lui demanda quelques renseignements. Puis il lui dit de retourner à Akron, de faire son paquet et d'attendre qu'il lui envoie un mot pour prendre le train pour Carson. Le pauvre Gus le fit. Il quitta son usine, emballa tout ce qu'il possédait au monde et attendit

GUS ATTENDIT PATIEMMENT LE MOT DE CORBETT.

patiemment le mot de Corbett. Il attendrait encore, s'il avait eu la patience de l'Indien. Corbett oublia complètement de lui télégraphier.

Et la raison, c'est que juste après avoir vu Gus Ruhlin, il reçut un message de Billy Delaney : « J'ai votre homme ! » Cet homme, c'était Jim Jeffries, comme vous l'avez deviné. Corbett réfléchit un instant. Puis il conclut que Billy Delaney étant son vieil entraîneur et que l'homme de Billy étant Californien comme lui, il valait mieux s'en tenir à celui-ci.

Et c'est ainsi que j'eus le bonheur de venir à Carson entraîner Jim Corbett pour le combat dans lequel il perdit le championnat du monde, de voir Fitzsimmons remporter la victoire, d'apprendre davantage avec ces deux champions que j'en aurais appris en cinq ans autrement et de m'engager moi-même sur la voie qui devait me mener au titre.

C'est peut-être cette histoire qui coûta sa chance à Ruhlin, qui n'eut pas l'avantage de s'entraîner avec Jim Corbett, un véritable maître dans l'art de la boxe. Il ne vit pas le plus beau combat de championnat qu'il y eut eu depuis de longues années et perdit l'occasion d'apprendre le jeu des champions. Ce fut pour moi mon premier avantage sur lui.

Pour montrer les résultats de cette aventure, Ruhlin et moi nous rencontrâmes quatre mois, jour pour jour, après le match Corbett-Fitzsimmons. C'était le 17 juillet 1897. Nous fîmes match nul en vingt rounds. Jim était un homme fort, avec une grande allonge, mais peu de science. Ce fut un combat très dur, plus dur que beaucoup d'autres que j'eus plus tard, alors que je pesais beaucoup plus, car ni Ruhlin, ni moi, n'étions encore entraînés. Un homme qui ne connaît pas la boxe peine deux fois plus qu'un boxeur scientifique, même s'il n'arrive pas au même résultat.

Comme je le disais plus haut, Ruhlin et moi fîmes match nul. Si Corbett avait envoyé à Gus ce fameux télégramme, c'est lui qui aurait été à son école et non moi. Il m'aurait mis dehors. Ou peut-être c'eût été le contraire et, dans ce cas, les rieurs n'auraient pas été pour lui. Peut-être, dans ce combat avec Ruhlin, ai-je essayé, sans m'en rendre compte, mes nouvelles idées sur la science de la boxe, et, dans le cas contraire, aurais-je pu me débarrasser de mon adversaire d'un seul coup, comme je l'avais fait pour Griffin, dans mon premier combat. Quand je rencontrai Ruhlin, je n'aurais pas essayé de faire une belle exhibition pour la galerie. Si je n'avais pas eu l'occasion d'admirer la science de Corbett, j'aurais laissé le géant d'Akron me dominer dans les premiers rounds, comme je fis avec Griffin et attendu l'occasion de lui porter le bon coup qui l'aurait envoyé au pays des rêves.

Mais sait-on jamais ce qui peut arriver ?

CHAPITRE XIII

MON PREMIER CONTACT AVEC JIM CORBETT

Je vivrais cent ans — et on vit très vieux dans ma famille — que je n'oublierais jamais ma première journée à Shaw's Springs. Quand Billy et moi nous quittâmes notre voiture, nous n'entrâmes pas dans l'hôtel. On nous dit que Corbett était à son jeu de paume et nous partîmes tout de suite pour le rencontrer.

C'était un jour superbe. Je me souviens que le soleil brillait d'un pur éclat, et que la blancheur de la neige qui couvrait la campagne était aveuglante. Corbett avait établi son camp d'entraînement dans ce petit hôtel, à quelques milles en dehors de Carson et au pied des collines. On avait construit pour lui une sorte de hangar contenant une salle de paume et une autre salle chauffée, servant de vestiaire. Billy et moi nous traversâmes la cour couverte de neige. Je regardais curieusement les murs en bois de pin jaune brut et j'essayais de m'imaginer ce que faisait derrière ces murs le champion du monde. J'avais vu son portrait un peu partout : grand, élancé, élégant, avec ses cheveux coupés en brosse, a la « Pompadour ». On l'appelait alors « Pompadour Jim ». Comme nous approchions, je prêtai l'oreille, mais aucun bruit ne venait de l'intérieur du hangar.

Une espèce de gros photographe, qui nous suivait depuis l'hôtel, installa son appareil dans la neige et nous demanda de lui laisser prendre une photographie de Bill Delaney, arrivant avec le nouveau sparring partner de Jim. Cela m'amuse, quand j'y pense. Si on avait dit à ce photographe qu'il prenait le premier portrait d'un futur champion du monde, il aurait ouvert de grands yeux. Mais sa seule idée était de nous prendre, parce que nous faisions partie, en quelque sorte, du camp du champion. Il aurait aussi bien pris le cuisinier chinois de Corbett, avec le même intérêt. Et, en fait, je crois qu'il le fit.

Juste comme le photographe enlevait son appareil, la porte du hangar s'ouvrit et un jeune homme passa la tête. Il portait un lorgnon et m'examinait avec curiosité. C'était un champion de collège et boxait avec Corbett pour s'amuser et, incidemment, envoyer quelques papiers à un journal de New-York. Nous devînmes grands amis depuis. Quand je fus devenu champion, il dirigeait un journal sportif et souvent fit de longs voyages pour venir me voir combattre. Quand le photographe eut terminé, nous entrâmes. La salle de paume était pleine. Je posai ma valise par terre et regardai de tous les côtés. Cette valise contenait tout ce que je possédais au monde, une couple de vêtements de rechange et un sweater usagé, dont le col était tout déformé, à force d'avoir été passé par-dessus ma tête. Delaney ouvrit une petite porte dans un coin de la chambre et alors, j'eus le premier aperçu du grand homme avec lequel j'allais travailler et dont la science devait avoir tant d'influence sur mes futurs exploits dans le ring. Corbett était précisément en train de se mettre en tenue de travail.

C'est étrange comme chaque petit détail d'un événement important reste vivant dans la mémoire d'un homme. En fermant les yeux, je vois encore ce modeste vestiaire et il semble que je retrouve son odeur caractéristique. Dans un coin, un petit poêle en fonte, chauffé au rouge, dont le tuyau traversait toute la salle. Derrière le poêle, des cordes sur lesquelles des maillots et des caleçons trempés de sueur étaient en train de sécher. Dans l'air surchauffé, flottait un mélange d'odeurs de laine mouillée, de bois de pin frais, et d'embrocation. A côté du poêle et occupé à faire sécher les vêtements, se trouvait un gros homme équarri à la hache, portant un masque, qui ne laissait apercevoir que son nez, sa bouche et ses yeux. Ses cheveux jaunes étaient frisés comme la laine d'un agneau de Bologne. Il se tourna vers Delaney et d'une voix qui ressemblait plutôt à un aboiement rauque :

— Hello, Bill ! cria-t-il.

C'était Bill Wood, un vieux poids lourd de Denver. Appuyé contre le mur, un peu plus loin, un autre compagnon à la tête ronde, à la machoire énorme, avec des épaules comme un porte-manteau, et une grimace qui voulait être un sourire. C'était Con Mac Vey. Puis deux ou trois autres visiteurs sans importance, reporters ou dessinateurs pour les journaux de la région.

Tout cela je ne fis que l'apercevoir du coin de l'œil. La seule chose que je vis en réalité, c'était le champion. Il était assis sur le coin de son lit de massage, occupé à lacer soigneusement ses souliers de boxe. Sans attendre d'avoir fini, il se leva et serra la main de Delaney. Puis il se retourna vers moi.

— C'est vous le nouveau géant de Delaney ? me demanda-t-il avec un sourire amical. Vous avez l'air assez grand pour cela !

J'étais tellement occupé à regarder Corbett, que j'oubliai complètement de répondre. Mais je lui tendis la main et, instinctivement, je serrai fort, pour voir comment il prendrait cela. C'était pour moi une stupéfaction que cet homme élancé, nerveux fut le grand champion qui remplissait l'Amérique de son nom. Où pouvait-il prendre cette force incomparable dans le combat ? Il était juste de ma taille, mais il devait bien peser 40 livres de moins que moi, je ne me trompais pas dans mon appréciation. Ses yeux étaient fixes et profonds. Il avait la peau bien tendue sur des pommettes saillantes et brunies par le grand air. Il avait l'assurance du monsieur qui a conscience de sa valeur et qui est prêt à répondre à celui qui en douterait.

— Préparez-vous, grand garçon, dit-il, nous allons faire un petit essai. Avez-vous votre valise avec vous ?

Je l'avais, et en quelques instants, je fus prêt. Corbett m'examina quelques instants en silence : Cela ira très bien, dit-il, si vous avez quelque vitesse. Ce qu'il me faut, c'est un homme vite, avec lequel je puisse « en mettre ». Cela me fit tout de suite plaisir, que le champion ne me trouve pas trop « tocquard ». Wood et Mac Vey se levèrent et, après s'être entretenu avec Corbett, Delaney demanda aux journalistes et aux autres de rentrer à l'hôtel et de nous laisser seuls. Ils discutèrent un peu, mais Jim insista. Il expliqua qu'il voulait faire un essai privé et voir ce que nous pourrions faire ensemble. C'eut été un spectacle curieux pour les journalistes, mais il n'y eut d'exception pour personne.

Enfin, ils s'en allèrent. Nous passâmes du vestiaire

UN REPORTER ENTREPRENANT TROUVA UN CHEVALET...

dans la salle de paume, où la température était beaucoup plus froide. Je regardais tout autour avec curiosité. C'était sûrement un endroit excellent pour s'entraîner, une belle salle, très aérée par l'air qui passait entre le toit et le mur, car il n'y avait pas de fenêtres. Le plus sûr moyen pour empêcher les curieux de voir ce qui se passait à l'intérieur. J'entendais marcher dans la neige tout autour et discuter sur ce que nous faisions. J'appris plus tard qu'un reporter entreprenant était parvenu à se pro-

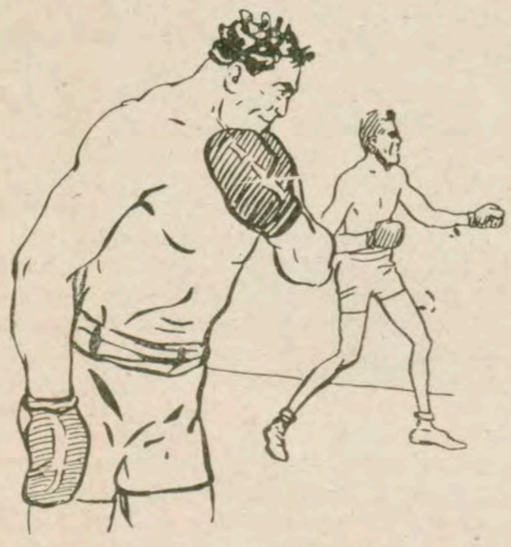
(1) Voir la *Vie au Grand Air*, depuis le n° 696.

On trouvera plus loin le mot carré qui constitue la septième des questions de notre Concours de Jeffries. Le mot à trouver figure dans le texte de ce numéro. Voir également, à la page suivante, les conditions et les prix du Concours.

curer un de ces chevalets dont se servent les scieurs de bois et, grimpant dessus, avait pu apercevoir, à travers le trou laissé par un nœud dans la cloison, notre premier assaut, malgré l'interdiction de Corbett.

Il devait avoir une amitié pour Jim, ou peut être, est-ce la tendance naturelle à flatter un champion, toujours est-il qu'il envoya à son journal un compte rendu, dans lequel il disait que Jim m'avait massacré en quelques coups et, finalement, m'avait mis knock-out. C'était une plaisanterie, naturellement, car rien de pareil n'arriva. Corbett ne me mit pas knock-out, il ne m'envoya même pas à terre. Je n'ai jamais été à terre de ma vie (1). Il ne l'essaya même pas, et s'il l'avait fait, je crois qu'il se serait brisé les poings sans y réussir, car j'étais aussi dur que le fer que j'étais habitué à travailler.

Bill Delaney avait dit à Corbett de m'essayer en faisant quelques rounds de combat et il m'avait recommandé de ne pas me retenir et de



A LA FIN DE CETTE PREMIÈRE RENCONTRE, J'ÉTAIS CONTENT DE MOI...

frapper tant que je pouvais. Mais ce n'était pas là l'idée de Corbett. Il avait dit à White que si j'étais un garçon grand et fort, mais avec trop peu de vitesse pour se rendre utile, il s'en apercevrait bien sans risquer de se briser les mains sur moi. Si, au contraire j'étais assez bon pour qu'il me garde comme sparring partner, il n'y avait rien à gagner à essayer de m'assommer dès mon arrivée au camp. Cela risquerait de me faire perdre toutes mes qualités en me donnant peur de lui. Si je devais devenir un boxeur de valeur, il était inutile de risquer de m'endommager, surtout au commencement de l'entraînement. Dans tous les cas, la chose la plus importante à faire était de voir comment nous pouvions travailler ensemble. Nous ne fîmes donc pas un combat, mais un assaut, un peu dur, voilà tout.

Sans aucun doute, on nous entendit, de dehors, frapper les murs de la salle, taper les pieds et heurter les gants. Dans ces quelques minutes, j'eus une idée nouvelle de ce que c'était qu'un champion. Griffin était assez adroit quand je le rencontrai, mais ce n'était rien à côté de Corbett. Jim sautait d'un côté et de l'autre si vite, qu'il était très dur de l'atteindre. Il esquivait mes coups avec aisance et se retrouvait d'un autre côté sans avoir été touché. Il me touchait et bondissait en arrière, avant que j'aie pu riposter. De temps en temps, il essayait de me faire une feinte, mais je n'ai jamais été trompé par une feinte, même à cette époque. A la fin de cette première rencontre, j'étais assez content de moi. Corbett m'avait touché comme il voulait, mais il ne m'avait pas ébranlé par ses coups; j'avais remarqué que chaque fois que je courais sur lui il avait peine à m'éviter. Cela me montrait quelque chose : je n'avais pas besoin de reculer, même devant un homme comme Corbett, et il lui fallait reculer devant moi. Ce qu'il me fallait acquérir, c'est la vitesse de jambes et aussi la science des coups. J'étais bien décidé à les avoir toutes les deux avant de quitter Carson. En somme, cela ne me paraissait pas difficile, il s'agissait de transposer dans la boxe la vitesse que je possédais déjà dans la course.

Quand on sonna pour le dîner, je retrouvai toute la compagnie et je mangeai autant que les deux plus affamés qui se trouvaient à notre table. Enfin j'étais parti pour le sommet. J'étais déjà parmi les champions. Il est vrai que ce n'était que comme sparring partner. Mais c'était déjà quelque chose.

CHAPITRE XIV

MA VIE AU CAMP DE CORBETT

Jusqu'à cette époque j'avais toujours eu une vague idée que ce serait une belle chose de devenir champion du monde. Je me souviens de la première fois que cette idée me vint à l'esprit. J'avais à peu près quatorze ans et je pesais déjà 190 livres (1). Je venais de lire des détails sur John L. Sullivan et cela me semblait drôle qu'un champion du monde put ne pas être beaucoup plus grand qu'un écolier comme moi. Un jour que nous nous promenions avec mon père dans la ville, nous passâmes devant un couple de garçons qui se battaient dans la rue. Nous nous arrêtâmes un instant pour les regarder, et mon père profita de l'occasion pour commencer un petit cours de morale. Mais mon esprit était tout au combat.

— Père, dis-je tout à coup, ne serait-ce que pour deux heures, je voudrais porter la ceinture.

— Quelle ceinture? répondit mon père, d'un air embarrassé.

— La ceinture du championnat du monde.

— Petit vaurien, dit mon père, si vous parlez une autre fois comme cela, je vous flanquerai une giffle.

Et il l'aurait fait, car c'était un homme grand et fort, large comme une maison et pesant dans les deux cents livres, quoiqu'il ne portât pas une once de graisse.

De ce jour, j'eus toujours cette pensée de derrière la tête, quoique je n'y portasse pas constamment mon attention. J'étais convaincu que j'en tirerais quelque chose de profitable, soit sur le ring, soit comme affaires, dans la suite des temps. Ce n'était pas pressé.

Mais maintenant, que j'avais senti le poids du poing d'un champion du monde, la vieille ambition endormie s'était réveillée soudain en moi. Depuis cette après-midi, je me rendais compte que la plus haute ambition du ring n'était pas hors de mon atteinte. Ce soir-là, je fis un bon dîner et fus me coucher une heure après. Mais, pendant cette heure, je remuai toutes ces choses. J'avais là une excellente chance de travailler trois ou quatre semaines avec leur maître à tous. Je n'avais pas besoin de me presser, je n'avais qu'à prendre mon temps et à apprendre le plus que je pourrais. Je serais prudent et je laisserais Corbett me marteler autant qu'il lui plairait, mais chaque jour, je noterais dans mon esprit un nouvel enseignement. Puis, quand le championnat serait disputé, je rencontrerais à mon tour tous les poids lourds, je les battrais l'un après l'autre et finalement, je me mesurerais avec Corbett ou Fitzsimmons. Mais j'eus bien soin de garder mes plans secrets et de tenir ma bouche fermée.

Aussitôt que je fus au lit, ce soir-là, je m'endormis en quelques secondes, comme je le faisais toujours. Je dormis sans bouger jusqu'à ce que Bill

— VOUS ÊTES UN GARÇON NERVEUX, NEST-CE PAS ? DIT BILL.

Delaney vint m'éveiller pour le petit déjeûner. Quand nous fûmes tous assis à table, Delaney se tourna vers moi d'un air solennel et me dit :

— Vous êtes un garçon nerveux, n'est-ce pas?

— Moi, non, répondis-je surpris, je ne suis pas du tout nerveux.

— Il ne faut pas être nerveux, pour boxer avec le champion, continua-t-il, sans porter attention à ma protestation. Il ne faut pas vous frapper, il faut essayer de dormir. Ne restez pas toute la nuit éveillé, vous ne seriez pas assez bien pour pouvoir travailler avec Jim.

— Je ne suis pas resté éveillé une minute répondis-je, vexé de la réputation que me donnait Delaney.

— Alors, pourquoi vous êtes vous levé au milieu de la nuit, comme si vous de pouviez pas dormir et êtes-vous resté assis une couple d'heures à votre fenêtre? reprit-il, toujours plus solennel.

— Je ne me suis pas levé.

— Comment, Bill et moi nous vous avons entendu tous les deux! interrompit Connie Mac Vey.

— C'est un autre, que vous aurez entendu, repris-je furieux.

— Oh, ne vous fâchez pas, dit tout à coup Corbett, qui était resté jusqu'alors silencieux. Vous ne serez plus aussi nerveux quand vous serez resté quelque temps avec nous!

Cette plaisanterie, venant du champion lui-même, me coupa la parole. J'avalai une pomme de terre entière et faillis m'étouffer. Mais pendant ce temps, j'avais réfléchi. Au lieu de répondre, je continuai mon déjeuner en silence, bien décidé intérieurement à montrer combien j'étais peu énervé, aussi bien après avoir rencontré un champion, qu'au moment de remettre à nouveau les gants contre lui.

Pendant que Corbett choisissait dans les différents plats, avec un appétit qui me semblait bien médiocre pour un homme aussi grand, que Billy Delaney, qui a toujours été un peu dyspeptique, grignotait plutôt qu'il ne mangeait et que les autres prenaient, ce qui leur plaisait, je me servais six ou huit œufs mollets et autant de côtelettes avec des légumes de toute sorte. Cela commençait à bien faire, quand je remarquai que Delaney me contemplait encore solennellement comme tout à l'heure. Je le regardai en m'arrêtant au moment où, j'allais prendre dans le plat une nouvelle côtelette.

— Ne vous sentez-vous pas un peu malade, Jim? me demanda Bill avec sollicitude.

Je me contentai de le regarder stupéfait.

— La nuit dernière, vous étiez trop nerveux pour dormir, et ce matin, votre appétit ne va pas. Forcez-vous, mon ami et mangez un morceau ou deux. Vous ne pouvez pas faire travailler Corbett avec l'estomac vide.

Toute la table se mit à rire, et je songeai soudain que, tout à l'heure déjà, ils avaient voulu me « monter un bateau ». Les gens qu'on rencontre dans les camps d'entraînement ne diffèrent pas de ceux que j'avais coutume de fréquenter dans la chaudronnerie. Tout le ressentiment que je pouvais avoir contre eux disparut soudain, et, depuis ce moment, je fus « Jim » ou « le grand garçon », pour tout le monde. J'ai été souvent, dans ma vie, avec des compagnons moins plaisants que ceux-là, et je me suis souvent trouvé moins à mon aise avec d'autres qui portaient des chemises empesées et des souliers vernis.

(A suivre). J.-J. JEFFRIES.

Notre Concours de Jeffries

QUEL EST CE SPORT?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 2.000 francs de prix leur sont offerts (1).

Nous proposons aujourd'hui une nouvelle énigme sportive aux lecteurs qui suivent chaque semaine le concours que nous avons greffé sur la publication des mémoires de Jim Jeffries.

Voici un mot carré dans lequel un des noms manque. Il s'agit de l'écrire verticalement et horizontalement à la place des X. Les lettres dont il est composé complèteront le mot carré, créant ainsi quatre mots qui pourront se lire aussi bien dans le sens vertical que dans le sens horizontal.

A X A T

X X X X

A X E S

T X S T

Rappelons à nos lecteurs qu'ils doivent attendre la fin des publications, des mémoires de Jim Jeffries pour nous envoyer leurs solutions.

Afin d'éviter les *ex-æquo*, nous avons posé la question suivante aux concurrents :

Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours?

Voici la liste des 2.000 francs de prix que nous avons affectés à notre grand concours :

1er PRIX : *Un magnifique chronomètre Just avec chaîne en or, valeur 500 francs.*

2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.*

3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.*

4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*

5e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée, valeur : 140 francs.*

6e PRIX : *100 francs en volumes.*
et 500 francs d'autres prix en volumes.

Ces ouvrages seront choisis par nous, dans le catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Voir page VI des Annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours.

CALCHAS.

(1) Comme nous l'avons déjà fait remarquer, toute cette partie des *Mémoires de Jeffries* a été écrite avant le match de Reno.

(1) 86 k. 175.

Voir les numéros depuis le 696.